

das **AUTO**

**MOTOR
UND
SPORT**



**UNSER TEST: FIAT 600
DER GROSSE PREIS VON MONTE CARLO**

HEFT 11
STUTT GART, 28. MAI 1955
DM 1.20

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Sprungweises Vorarbeiten innerhalb der Fahrzeugkolonne ist strafbar

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 9, Seite 5)

... Sie selbst geben zu der Veröffentlichung dieses Urteils nur einen sehr zarten Kommentar. ... Das Amtsgericht widerspricht sich ja mit seiner Begründung, denn man kann die Geschichte ebenso auch andersherum ausdrücken und sagen, daß sich derjenige strafbar macht, der mit seinem langsamen Vehikel anderen schnelleren Leuten die Straße und das Weiterkommen versperrt. ... Man kann Verkehrsdelikte keineswegs nur mit Paragraphen ausmerzen, die einschlägigen Gesetze müssen vielmehr von ihren Interpretationen lebensnah angewendet werden. Kein vernünftiger Fahrer wird dem langsamen und bedächtigen Fahrer einen Vorwurf ob seiner Fahrweise machen, wenn er die rechte Fahrbahn einhält. Und in diesem Falle ist auch eine Überholung kein Risiko, auch nicht bei einer Schlange.

Paul Mozer in Stuttgart W

Sofern der betreffende Fahrer vom Amtsgericht Elmshorn nur wegen dieser Tatsache an sich verurteilt wurde, er also dabei weder den Gegenverkehr noch die Überholten gefährdete, wäre das Urteil ein tolles Stück.

Warum gerade ich dazu Stellung nehme? Weil ich zu den Fahrern gehöre, die eine ähnliche Praxis seit Jahren ausüben, um einerseits überhaupt noch rentabel vorwärts zu kommen und andererseits einen kleinen Teil zur „Entstufung“ der Straßen und „Entflechtung“ der Schlangen beizutragen. Gewöhnlich überhole ich dann, wenn ich zügig durchfahren kann, jedenfalls möglichst nicht sprunghaft à la Spähtrupp. Der Standpunkt des obigen Gerichts würde ja gerade eine Qualifikations-Bescheinigung darstellen für die leider nicht unerhebliche Anzahl von lendenlahmen und fahrtechnisch unzulänglichen Verkehrsbehinderer.

Wenn also — wie leider meist üblich — direkt hinter dem erwähnten Lastzug ein wirklicher oder einer der vielen ewigen Anfänger „hängt“, ist der Überholweg für den danach Folgenden noch länger, also noch mehr erschwert, sofern er ein nur mittelmäßiger Fahrer ist. Für jeden weiteren Fahrer bzw. Wagen wächst die Schwierigkeit des Überholens so ziemlich im Quadrat, sofern es sich nicht um solche Fahrer handelt, denen das Schicksal ein entsprechend gutes Reaktions-, Erkennungs- und Berechnungsvermögen in die Wiege legte. Warum will man den letzteren für sein besseres Fahrvermögen und dessen entsprechende Ausnutzung bestrafen — und dafür, daß er gerade meistens derjenige ist, der die immer länger und gefährlicher werdende Schlange zum Auflösen bringt? Mich selbst belehrt nämlich in den meisten Fällen ein Blick in den Rückspiegel, daß, nachdem ich den Lastzug überholt habe, nun der erste PKW den Mut bekommt, es mir nachzumachen. Diese lobenswerte Absicht erleichtere ich dem armen Teufel gewöhnlich noch dadurch, daß ich nach dem Überholen des Lastzuges absichtlich noch eine Zeitlang die linke

Seite einhalte, um ihn damit zu ermuntern. Durch meine ihm dadurch gegebene Rückendeckung glaubt er die Gefahr für ihn beseitigt, die gar keine war. Rein psychologische Auswirkung.

Mit Befriedigung verfolge ich dann weiter im Rückspiegel die nun einsetzende, meist sichere Zerstückelung der Schlange und glaube durch mein Beispiel ein gutes Werk für den Straßenverkehr zu tun.

W. R. in Wuppertal

Aus verständlichen Gründen können die Gerichte sich mit dem Publikum nicht in eine Diskussion ihrer Urteile einlassen. Zu Ihrer Information sei Ihnen indes mitgeteilt, daß

- in dem abgeurteilten Falle eine Gefährdung für andere Fahrer eingetreten war, was aus der ursprünglichen Veröffentlichung in Deutsches Autorecht deutlich hervorgeht;
- viele Kraftfahrer ihre Zustimmung zu den Grundgedanken des Urteils mir gegenüber mündlich erklärt haben, ich selbst auch eigene Fahrpraxis habe;
- bei freiem Überholweg selbstverständlich jeder Späterkommende die Schlange vor ihm überholen kann, wenn die Verkehrslage (Gegenverkehr) eine Vollendung des Überholungsmanövers zuläßt, nicht aber, wenn er sehen kann, daß er nicht ganz vorbeikommt und nun sich irgendwo in die Schlange mehr oder weniger robust hineindrängen muß ohne sichere Aussicht, ob das gut geht. Mehr ist mit dem Urteil nicht zum Ausdruck gebracht.

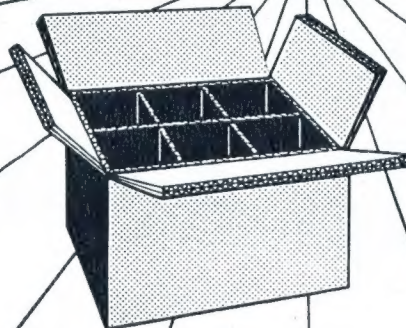
gez. Dr. Schneble, Amtsgericht Elmshorn

Braucht man das vordere Nummernschild überhaupt?

In der Presse wird derzeit eifrig über System, Format, Farbe und „Schmuck“ der neuen Autokennzeichen diskutiert. Alle beteiligten Stellen bedauern zwar (angeblich) die unvermeidlichen Kosten, niemand hat sich jedoch bisher meines Wissens darüber Gedanken gemacht, ob die Kraftfahrzeuge denn überhaupt unbedingt mit doppelten Kennzeichen versehen sein müssen und welchen Zweck das vordere Nummernschild erfüllt. Erfahrungsgemäß wird das vordere Nummernschild nämlich nur in zweierlei Fällen gebraucht, und zwar 1. von den Polizeibeamten bei der Kontrolle der Fahrzeugpapiere, und 2. von den Fahrzeugbesitzern selbst, um auf den Parkplätzen, in Werkstätten usw. ihren Wagen herauszufinden. (Für diesen Fall könnte man den Haltern gestatten, vorn ein zweites Nummernschild anzubringen.) Ich finde jedenfalls, daß der materielle Mehraufwand von etwa 100 000 m² Blech und der finanzielle in Höhe von 4 bis 6 Mill. DM für je 1 Million Kraftfahrzeuge in keinem rechten Verhältnis zum effektiven Nutzen steht.

Otto A. Hansen in Frankfurt am Main

**RATIONALISIERUNG
DURCH
STANDARDWELLPAPPE
SIE GARANTIERT
QUALITÄTSAWAHRHEIT**



LEICHT · STABIL · SICHER

welt-verpackt
leicht
stabil
sicher

schnell-verpackt

VERBAND DER WELLPAPPENINDUSTRIE

PIPP

Sekurit-Windschutzscheiben

Erlauben Sie mir, daß ich Ihnen zu dem Leserbrief aus Heft 9 Seite 3 „Plötzlich gab es einen explosionsartigen Knall“ einige Zeilen schreibe, da dieses Thema nicht genügend ausgetreten werden kann, bis die Automobilfabriken sich endlich entschließen, Ihrem Drängen und Bitten nach Verbundglas als Windschutzscheiben nachzukommen.

Leider steht Herr Seydel mit seinem Mißgeschick nicht allein da. Auch mir passierte dasselbe Malheur, als ich mit unserem Opel Rekord am 18. Januar über die damals spiegelglatte Autobahn Köln—Düsseldorf fuhr. Allerdings kommt in meinem Fall die Möglichkeit nicht in Betracht, daß ein vorherfahrendes Fahrzeug irgendeinen Fremdkörper vor die Windschutzscheibe geschleudert hat, da mich nämlich noch 50 bis 70 Meter von einem vor mir herschleichenden Lastzug trennten. Sie können sich daher meine Verwunderung und meinen Schreck vorstellen, als mir bei etwa 90 km/st die Windschutzscheibe mit jenem explosionsartigen Knall zerbarst und mir jede Sicht nahm, indes an ein Bremsen in dieser Situation gar nicht zu denken war. Als Ursachen dafür kann ich mir nur kritische Schwingungen oder Spannungen, hervorgerufen durch die Differenz zwischen Innen- und Außentemperatur, denken. Einige Wochen später hörte ich von einem Fall, bei dem die Windschutzscheibe nachts in der Garage ohne äußere Einwirkung zerplatzte.

Peter Meuthen in Oberhausen (Rheinl.)

*

Mir passierte am vergangenen Sonntag, den 8. Mai 1955, ein Parallel-Fall. Auf einer tadellos asphaltierten Straße zwischen Memmingen und Iller fuhr ich mit meinem Fiat 1100 hinter einem Opel Rekord. Eben wollte ich zum Überholen ansetzen, als auch mir die Geschichte mit dem explosionsartigen Knall passierte. Ob mir ein Stein oder ein anderer Gegenstand an die Windschutzscheibe flog, konnte ich nicht feststellen. Die Scheibe hatte auch kein Loch, sie zersprang in tausend kleine und kleinste Teile — und das alles bei 70 bis 80 km/st! Ich dachte sofort an Ihre Artikel. Bei mir übrigens war der Spaß teurer als beim VW. Ich bezahlte für meine Scheibe 89 DM, wobei ich noch insofern Glück hatte, daß mir die Firma Auto-Ball, Memmingen, den Schaden am Sonntag vormittag in sehr zuvorkommender Weise reparierte.

Dr. med. dent. Max Pohl in Göggingen bei Augsburg

*

Im Jahre 1951 befuhr ich mit einem Borgward 1500 die Bundesstraße 3 zwischen Hamburg und Hannover. Durch einen Stein, der von einem entgegenkommenden Lastzug aufgeworfen war, wurde die linke Windschutzscheibe meines Wagens zertrümmert. Ich konnte den Lastzug anhalten und seine Besatzung auf das Geschehnis aufmerksam machen. — Im Laufe der außergerichtlichen Einigungsversuche stellte sich der Versicherer des Lastwagens (Agrippina) auf den Standpunkt, daß es durch ein „unabwendbares Ereignis“ zum Schaden gekommen sei. Sowohl mein Anwalt als auch andere juristisch gewiegtere Leute als ich empfahlen mir, dem Vergleichsvorschlag der Agrippina zuzustimmen (15 DM von meiner Forderung über 27 DM), da ich im Falle eines gerichtlichen Verfahrens vermutlich ganz leer ausgehen würde. Ich habe mich der „sanften Gewalt“ gebeugt. Ob ich richtig beraten wurde, weiß ich heute noch nicht.

Ivan Deutgen, Obermaubach über Düren

Tatsächlich hat sich auf Grund unseres redaktionellen Kommentars zum Leserbrief in Heft 9 herausgestellt, daß die Versicherer derartige Schäden oft als „unabwendbares Ereignis“ betrachten und dann hieraus entstehende Ansprüche ablehnen. Wir haben den HUK-Verband um Stellungnahme gebeten:

„Bei der Beurteilung der Schadenersatzpflicht für Ansprüche aus Schäden an Windschutzscheiben durch hochfliegende Steinchen, kommt es letzten Endes auf die Lagerung des Einzelfalles an. Neben der Geschwindigkeit des den Schaden stiftenden Fahrzeuges spielt auch die Beschaffenheit der Straße, auf der sich der Schaden ereignet, eine Rolle. Wenn beispielsweise auf Autobahnen oder auf solchen Bundesstraßen, die eine hohe Geschwindigkeit zulassen, kleine Steinchen an einem eben überholten Wagen die Windschutzscheibe beschädigen, so wird man wohl von einem unabwendbaren Ereignis, das auch eine Haftung nach dem Gefährdungsprinzip ausschließt, sprechen können.

Anders liegt der Fall, wenn bei der gleichen Situation der gleiche Schaden sich auf einer Land- oder Schotterstraße ereignet. Auf diesen Straßen ist eine hohe Geschwindigkeit wegen der Verkehrsgefährdung nicht angebracht. Der Lenker des den Schaden stiftenden Fahrzeuges hat sich dann zweifellos im Verkehr nicht richtig verhalten, so daß seine Schadenersatzpflicht gegeben ist. Bei der Haftung aus Verschulden ergeben sich allerdings häufig Beweisschwierigkeiten, die die Regulierung des Falles verzögern.

Im allgemeinen werden jedoch sogenannte Bagatellschäden, wie es die Schäden an Windschutzscheiben sind, von den Versicherungsunternehmen aus Billigkeitsgründen unter Verzicht auf die nähere Prüfung der Rechtslage reguliert.“

Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrs-Versicherer (HUK-Verband), Hamburg

Plattgedrückt

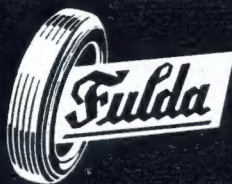
Dieser Totalschaden eines 220 ist nicht etwa auf einen Verkehrsunfall zurückzuführen. So sieht vielmehr die doch gewiß sehr stabile Karosserie eines Mercedes aus, wenn ihm die Betondecke einer großen Garage aufs Haupt fällt. So geschehen vor einigen Wochen in Obergurgl (Ötztal) im Hotel Edelweiß. Es waren mehrere Autos, die so aussahen. Stellen Sie sich das böse Erwachen der Besitzer dieser Wagen vor, wenn sie morgens aus dem Fenster sehen. Und dann erst der Rattenschwanz von Prozessen wegen der Regreßansprüche.

Arno K. Völler in München



V 55/5

„Der Mai ist gekommen,
die Bäume schlagen aus ...“
„... Da fahre wer Lust hat,
auf FULDA hinaus!“



jetzt auch
in schlauchloser
Ausführung

G U M M I W E R K E F U L D A K. G. a. A. • F U L D A

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf 

Es stimmt schon, was die Presse schreibt

WER IM MOTORRAD DAS
EDLE PFERD UNSERER
TAGE SIEHT, FÜR DEN
HAT DIE NEUKONSTRUKTION

HOREX *Imperator*

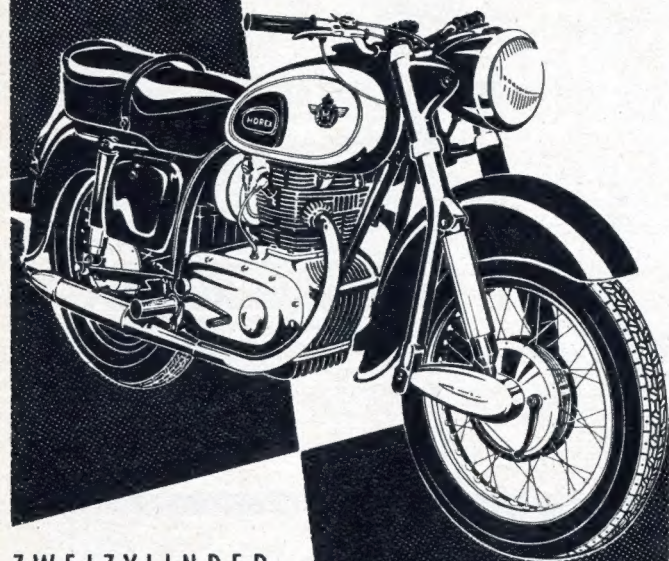
ALLE TUGENDEN, DIE
SICH DER ZÜCHTER WUNSCHT:

DAS TEMPERAMENT DES
ARABER-PFERDES

*
DIE KRAFT DES BEL-
GISCHEN KALTBLUTES

*
DIE GENÜGSAMKEIT
DES PANJEGAULS

*
DIE ZAHE AUSDAUER
DES TRAKEHNER



ZWEIZYLINDER
400 ccm — 26 PS
MIT OBERLIEGEN-
DER NOCKENWELLE



HOREX-WERKE K G·BAD HOMBURG V.D.H

Verlangt man von der Polizei zuviel?

Jeden Tag bin ich mit einem Wagen unterwegs, größtenteils zu Zeiten der Verkehrsspitze. Manches Mal habe ich die einzelnen Verkehrsposten ob ihrer Ruhe und Übersicht beneidet, denn der Normal-Sterbliche ist nur noch ein Gejagter seines Geschäftes. Nun fällt mir aber in letzter Zeit folgendes — und zwar unangenehm — auf. An fast allen Straßenkreuzungen hält sich ein Polizeibeamter auf, seien es nun übersichtliche Kreuzungen oder, wie es nun mal leider der Fall ist, unübersichtliche. Teilweise sind die Kreuzungen von einer Seite mit einem Halt-Schild versehen, teilweise, wo es bestimmt eher angebracht wäre, nicht. Gut, nun stehen an diesen Kreuzungen Beamte, aber bestimmt keine Experten der Verkehrsregelung, denn sie tun nichts dergleichen. Meines Erachtens haben sie nur den einen Auftrag, Verkehrssünder zu stellen, sei es, daß ein Halt-Schild überfahren wurde, sei es, daß die Vorfahrt nicht beachtet wurde u. ä. Sehe ich alles ein, muß auch sein aber es kommt selten einer von diesen Beamten auf den Gedanken, einem Verkehrsteilnehmer irgendwie behilflich zu sein, vielleicht durch eine Handbewegung, die anzeigt, daß die Kreuzung frei ist, oder durch Eingreifen in den Verkehrsfluß, um Stauungen zu beseitigen. Der Beamte schaut meist nur interessiert zu, wie man sich aus diesem Dilemma befreit. Und all das wäre mit einer kleinen Handbewegung des Polizeibeamten bestimmt nicht zu einem aufregenden Abenteuer geworden. Wie ich auch festgestellt habe, sind die Beamten an den Kreuzungen nun keine Polizeischüler, sondern ihre Schulterklappen zieren teilweise ein oder zwei Sterne. Verlangt man als Kraftfahrer nun zuviel? Heinz Bußmann in Bonn

Die Verkehrsregelung an belebten Kreuzungen ist viel schwieriger, als sich dies die meisten Kraftfahrer vorstellen. Die hierfür eingesetzten Beamten der Verkehrspolizei haben eine Spezialausbildung erhalten und sich die notwendige Erfahrung erst in der Praxis aneignen müssen. Die häufig an den Kreuzungen stehenden Beamten sind meist Revierpolizisten, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen. Sie haben überwiegend auch andere Aufgaben. — Bis vor kurzem waren wir dennoch der gleichen Ansicht wie Leser Bußmann. Wir sind es heute nicht mehr. Kürzlich haben wir einen Revierpolizisten beobachtet, der es aus freien Stücken und zweifellos aus dem Gefühl für seine Verantwortung heraus unternahm, den zufällig gerade besonders starken Verkehr an einer sonst weniger belebten Kreuzung durch Handzeichen zu regeln. Ergebnis: Das Durcheinander war größer als vorher, und unabsehbare Fahrzeugkolonnen bildeten sich in allen einmündenden Straßen. Es ist schon so: Auch die Verkehrsregelung muß gelernt sein. Man kann nicht den nächstbesten Revierpolizisten damit betrauen.

Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

Riesen-Auto

Wie rubriziert man dieses Riesen-Auto? Unter Giganten der Landstraße? In Frankreich begegnete uns zwischen Metz und Paris diese achttürige Limousine mit englischem Nummernschild. Der Schlitten hörte auf den Namen „Oldsmobile 88 Armbruster“.

Dr. med. Bernd Dienemann
in Münchehof (Harz)

Derartige Fahrzeuge (Zwölfstizer mit 8 Türen) gibt es in Amerika öfter. Sie werden als Ausflugswagen oder Zubringerfahrzeuge für Hotels, von Luftfahrtgesellschaften usw. benützt. Gelegentlich haben derartige Ungetüme auch schon europäische Karosseriefirmen gebaut, indem sie eine normale amerikanische Limousine in der Mitte auseinanderschneiden und verlängern. Bei diesem Oldsmobile 88 hat es vermutlich — daher der Name — die österreichische Karosseriefirma Armbruster getan. Übrigens lassen sich gelegentlich auch wohlhabende arabische Scheichs derartige Riesenautos als Reisewagen für sich und die bevorzugten Damen ihres Harems bauen. Entfernt vergleichbar sind auch die viertürigen VW- und Taunus-Limousinen von Rometsch in Berlin.

Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT





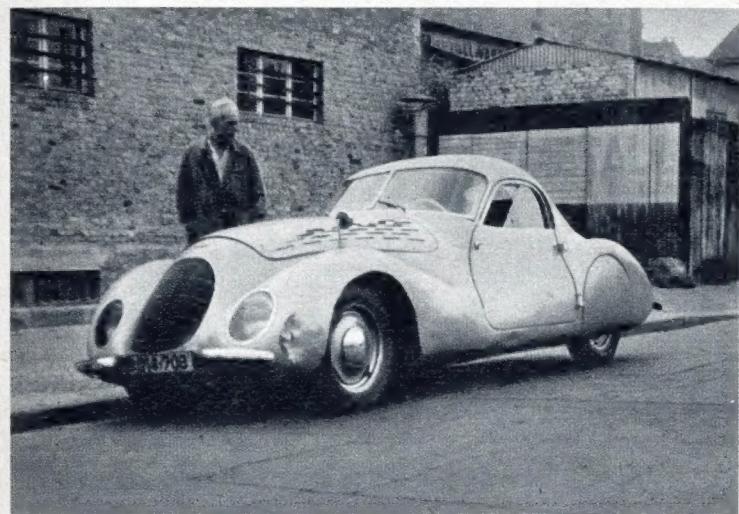
Auto Union-Sportwagen 1939

Zufällig stoße ich auf die beigefügten Fotos, die ich im September 1953 in Berlin aufgenommen habe. Ist das der 1939 von der Auto Union entwickelte Sportwagen für die seinerzeit geplante Fernfahrt Berlin—Rom? Im AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 14/1953 war fast der gleiche Wagen abgebildet.

Hans Fromke in Berlin-Lichterfelde 1

Es handelt sich hier tatsächlich um das zweite noch existierende Exemplar des Berlin-Rom-Wagens der Auto Union, ein 700er-DKW-Spezial mit Leichtmetallkarosserie.

Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT



Höfliche Paßkontrollen

(Siehe Notiz Heft 2, Leserbriefe Heft 5 und 7)

Ich freue mich über den Widerhall meines Leserbriefes, wenn ich wohl auch teilweise mißverstanden wurde. Ich hatte mich gar nicht über die Behandlung bei den Zollstellen beschwert, denn niemals — mit einer einzigen Ausnahme (siehe unten) — hatte ich damit Kontroversen. Ich wollte mit meinem Leserbrief lediglich sagen, daß man endlich wieder, wie in früheren Jahren, im Wagen abgefertigt werden sollte. Statt dessen muß man nach wie vor an jeder Zollstelle, hüben wie drüben, aussteigen und die gemütlich vor ihren Schreibtischen sitzenden Zollbeamten konfrontieren.

Mit besonderer Freude stellte ich fest, daß ein Leser, Herr Vosseler aus Schwenningen, die Grenzstelle Füssen—Reutte so rühmend hervorhebt. (Schönen Gruß an Herrn Vosseler, der mich scheinbar nicht mehr kennt, aber sich vielleicht daran erinnert, daß er mir vor einem Jahr im hinteren Leutaschtal vorgestellt wurde.) Ich habe mich deshalb besonders darüber gefreut, weil mir die einzige, oben erwähnte Ausnahme gerade an der Grenzstelle Füssen—Reutte passiert war. Mein Leserbrief hierzu war im AUTO, MOTOR und SPORT Heft 15/1952 abgedruckt. Um so erfreulicher, daß hier offenbar eine so große Wandlung eingetreten ist. Demnach ist eine Veröffentlichung im AUTO, MOTOR und SPORT doch recht heilsam!

Arno K. Völler in München

Plakette für unfallfreies Fahren

Sie teilten mir am 18. 8. 1953 auf Anfrage mit, daß die Anerkennungsplakette für unfallfreies Fahren durch die Bundesverkehrswacht in Bonn zu erhalten sei. Darf ich Sie, zu Nutz und Frommen anderer Interessenten, davon in Kenntnis setzen, daß man sich an die für den Wohnsitz zuständige Bezirksverkehrswacht zu wenden hat? Diese übersendet auf Anfordern Fragebogen, dem bei Rücksendung eine Bearbeitungsgebühr von DM 3.— beizufügen ist. In welcher Zeit man mit einer Antwort rechnen kann, das weiß ich noch nicht (siehe nämlich obiges Datum!).

Dr. med. P. Castelle, prakt. Arzt in Braunschweig

VEEDOL

ERFOLGE

VIII. SONNEN-RALLYE IN CANNES 3.-7. APRIL 1955

Sieger der Sportwagenklasse über 2 Liter:

A. v. Falkenhausen, München, auf BMW

Zweiter in der Sportwagenklasse bis 1300 ccm:

Josef Greger, München, auf Porsche 1300 S

RALLYE SOLITUDE 17. APRIL 1955

Gesamtsieg: Harris/Macquin, Brüssel, auf Alfa Romeo

Klassensieg: Edelbüttel/Elmenhorst, Hambg., a. Porsche 1300 S

Klassensieg: Träger/Kretschmann, Burglengenfeld, a. Porsche 1500

Klassensieg: Erner/Römer, Frankfurt/M., auf Renault

Klassensieg: Klinck/Lang, Thaleischweiler, a. Goliath-Einspritzer

Klassensieg: Butjens/Storms, Airlemont, auf Mercedes Diesel

COUPE DE PARIS 17. APRIL 1955

Klasse Formel 3:

1. Sieger: Karl Kuhnke, Braunschweig, a. Cooper Rennwagen Formel 3

Klasse Rennsportwagen 1500 ccm:

Sieger: Wolfgang Seidel, Düsseldorf, auf Porsche Spyder

2. Platz: Ernst Lautenschlager, Stuttgart, auf Porsche Spyder

GROSSER PREIS VON BORDEAUX 24. APRIL 1955

Klasse Rennsportwagen 1500 ccm:

Sieger: Kurt Ahrens, Braunschweig, auf Porsche Spyder

3. Platz: Josef Jeser, Tübingen, auf Porsche Spyder

MILLE MIGLIA BRESCIA 30. APRIL BIS 1. MAI 1955

Klasse GRAND TOURISME-Wagen bis 1300 ccm:

Klassensieger: Richard von Frankenberg/Peter Obendorff auf Porsche

2. Platz: Graf Trips, auf Porsche

Klasse GRAND TOURISME-Wagen bis 1600 ccm:

Klassensieger: Rainer Günzler auf Porsche

2. Platz: Dieter Lissmann auf Porsche

Klasse Rennsportwagen 1500 ccm:

Klassensieger: Wolfgang Seidel/Helm Glöckler

auf Porsche Spyder

3. Platz: Ernst Lautenschlager auf Porsche Spyder

VEEDOL

10-30

DAS NEUESTE SPITZENERZEUGNIS
DER

VEEDOL GMBH HAMBURG

Überzeugend

METZELER

sind auch die neuen
schlauchlosen

PKW REIFEN

die nach dem gleichen patentierten
Verfahren hergestellt werden wie
unsere schlauchlosen LKW-REIFEN

EINFACHE MONTAGE

ABSOLUTES DICHTHALTEVERMÖGEN

NIEDRIGE REIFENTEMPERATUR

GERINGER ABRIEB

HÖHERE KILOMETERLEISTUNGEN

GRÖßERE FAHR SICHERHEIT



NOCH MEHR **km** FÜR IHR GELD

Zum Pfingstfest



LESEN SIE ZUERST:

Nur die Oberfläche

einer durch Frostaufbrüche zerstörten Straße zu flicken ist eine Verschwendung von Volksvermögen, denn das hält nur bis zum Abklingen des nächsten strengen Frostes. (Frostaufbrüche, Seite 9.)

Geschaltet wird,

genau wie bei VW und Renault, mit einem kurzen Mittelschalthebel zwischen den Sitzen, das geht phantastisch, und wem hier das Schalten keinen Spaß macht, der wird nie ein passionierter Autofahrer werden. (Unser Test: Fiat 600, Seite 14.)

Als dritte bekannte Flugzeugfirma

nach Messerschmitt und Heinkel tritt nun auch Dornier mit einem Rollermobil auf den Plan. Bis zu seiner Serienreife bedarf es zwar noch erheblicher Entwicklungsarbeit, aber die Grundmerkmale des Fahrzeugs sind schon ihrer Neuartigkeit wegen interessant genug. (Dornier hat auch ein Rollermobil, Seite 18.)

Aber lesen Sie auch:

- Briefe an die Redaktion . . . S. 2
- Ganz kurz . . . S. 8
- Die Insel Sylt . . . S. 11
- Der Markt für Gebrauchtfahrzeuge . . . S. 13
- Großer Preis von Europa in Monte Carlo . . . S. 20
- Aus der bunten Welt der Rennbahn . . . S. 24
- Runde um Runde . . . S. 26
- Neue Bücher . . . S. 28
- 50 Jahre Kraftpost . . . S. 30
- Neues aus Amerika . . . S. 31
- Kraftstoffpreise im Ausland . . . S. 31
- Die letzte Seite . . . S. 36

Unser Titelbild

Einer der ersten Fiat 600, damals in Turin fotografiert von H. U. Wieselmann.

wünschen wir allen Lesern viel Sonne, viel Ruhe. Und lassen Sie sich Zeit bei der Fahrt ins Grüne, die Straßen werden arg belebt sein. Bleiben Sie gelassen und nehmen Sie Rücksicht auf jene, die weniger gut fahren als Sie. Nebenbei: Die schönsten Fleckchen zum erholsamen Spaziergang finden Sie weitab der Durchgangsstraßen. Foto: Walter Krämer

Ganz kurz

Doppelt soviel Beamte!

Von 1950 bis 1955 erhöhte sich die Zahl der Bundesbeamten von 35 000 auf 65 000, der Bundesangestellten von 13 000 auf 24 000 und der Arbeiter des Bundes von 4000 auf 10 000.

Nummernschilder ohne Bundesfarben

Nach Informationen aus dem BVM dürfte die in Kürze zu erwartende Kabinettsentscheidung über die Neuregelung der palizeilichen Kennzeichen für Kraftfahrzeuge einen vom Bundeskanzler ausgehenden früheren Vorschlag, die Nummernschilder mit den Bundesfarben zu versehen, nicht wieder aufgreifen. Auch der Plan, die Schilder mit den einzelnen Länderwappen zu schmücken, wird nicht verwirklicht werden. (Hamburger Echo)

Die D-Schilder

brauchen im internationalen Verkehr nicht mehr beleuchtbar zu sein.

Ihre 35 Lastzüge

will die Großeinkaufsgesellschaft deutscher Konsumgenossenschaften (GEG) verkaufen, sie hat ihren 120 Kraftfahrern und Beifahrern gekündigt. Die Lastzüge würden sich nach Erlaß des Verkehrsfinanzgesetzes nicht mehr rentieren. Die Verkaufsverhandlungen über die Lastzüge werden mit der Bundesbahn geführt, zu deren Gunsten das Verkehrsfinanzgesetz erlassen wurde.

Lastwagen unter fremder Flagge

Für den Fall der Inkraftsetzung der beabsichtigten Änderungen der Ausmaße und Tragfähigkeit von Lastzügen kündigte Direktor Dr. Kunze von den Henschel-Werken die Gründung einer deutschen Transport-Gesellschaft nach luxemburgischem Recht entsprechend den unter panamaischer Flagge fahrenden Handelsschiffen an, um unter dem Schutz der internationalen konzessionierten Lastwagen-Abmessungen und -Gewichte die weitere Benutzung der bisher zugelassenen Fahrzeugtypen auch im innerdeutschen Verkehr sicherzustellen. (VWD)

Gefährlicher Damensitz

In der Schweiz wurde durch einen bundesgerichtlichen, also höchstinstanzlichen Entscheid der sogenannte Damensitz auf Motorrollern, bei dem die Mitfahrerin quer statt rittlings auf dem Sozius sitzt, als gefährliche Unsitte bezeichnet und bestraft. Die Schweizer Polizei ist angewiesen, künftig Rollerfahrer, die eine zweite Person im Damensitz mitfahren lassen, zur Anzeige zu bringen.

Das Regensburger Messerschmittwerk

konzentriert sich in Zukunft ganz auf den Bau der Kabinenroller. Die dort seit Jahren bestehende Stahlbauabteilung, deren Tätigkeit ohnehin nur als vorübergehende Ausweichbeschäftigung gedacht war, wurde soeben von der Firma Ruthof übernommen und soll bis spätestens 15. November auf das Werftgelände dieser Firma verlegt werden.

Roller-Konkurrenz

Nachdem der Preis für die NSU-Lambretta kürzlich auf DM 1595.- ermäßigt wurde, wird jetzt die Messerschmitt-Vespa - neuerdings zweifarbig und chromausgestattet - für DM 1495.- verkauft.

Opel-Betriebsrat

Der neu gewählte Betriebsrat der Adam Opel AG. setzt sich aus 13 Vertretern der Arbeitsgemeinschaft sozialdemokratischer Opelarbeiter, 11 Kommunisten und 5 Vertretern der Betriebsgruppe christlicher Arbeiter zusammen. Dem letzten Betriebsrat gehörten nur 2 Kommunisten an, während im Betriebsrat von 1950 die Kommunisten 18 von 24 Sitzen innehatten.

Wilder Streik bei Goliath

Im Bremer Goliathwerk waren Anfang Mai, wahrscheinlich von kommunistischen Unruhestiftern veranlaßt, ohne Genehmigung der IG Metall etwa 3000 Arbeiter in den Streik getreten, wobei sie für die 45 Stunden-Woche unter Beibehaltung des 48 Stunden-Lohnes demonstrierten. Die Streikenden nahmen jedoch wenige Tage später die Arbeit zu den bisherigen Bedingungen wieder auf.

Für eine Gewinnbeteiligung,

aber gegen die Mitbestimmung der Arbeiter sprach sich VW-Generaldirektor Dr. Nordhoff in einem Vortrag in der Westberliner Technischen Universität aus.

Auf Paketkäufe der Flick-Gruppe

führen Börsenkreise die starke Kurssteigerung der Daimler-Benz-Aktien zurück, die von 239% um die Jahreswende in den letzten Wochen bis zu 370% stiegen.

Max Thoenissen Präsident des Bureau Permanent

VDA-Präsident Max Thoenissen wurde auf die Dauer von 2 Jahren zum Präsidenten des Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles, das seinen Sitz in Paris hat, gewählt. Damit hat erstmalig nach dem Kriege wieder ein Deutscher den Vorsitz in diesem Internationalen Gremium der Automobil-Industrie übernommen, dessen nächste Tagung anlässlich der 37. I.A.A. am 27. 9. in Frankfurt am Main stattfindet. - Da nach den Satzungen des Bureau Permanent der Vorsitzende nicht gleichzeitig Vertreter seines Landes sein kann, hat der VDA Herrn Direktor Arthur Roth, Vorstand der Klöckner-Humboldt-Deutz AG., Werk Ulm, gebeten, der deutschen Delegation im Bureau Permanent vorzustehen.

Direktor Peter Hucke †

Der 72jährige starb nach kurzer Krankheit in Stuttgart-Degerloch. Er leitete die Ausstellungsabteilung der Daimler-Benz AG., in deren Dienst er seit 1922 stand, und war Mitglied des AUMA (Ausstellungs- und Messe-Ausschuß der Deutschen Wirtschaft).

Dänische Autofabrik wieder gescheitert

Die jüngsten Versuche zur Gründung einer dänischen Autofabrik müssen wieder als gescheitert betrachtet werden. Das in Roskilde befindliche Werk hatte mit einem neuen Wagen großes Interesse erweckt, der eine Kunststoffkarosserie sowie einen Heinkel-Motor besaß. Der Wagen, den wir im AUTO, MOTOR und SPORT Heft 14/1954 zeigten, hat sich inzwischen als Fehlkonstruktion erwiesen.

In Österreich wieder Aral

Seit 15. Mai kann man in Österreich wieder BV-Aral tanken und zwar an den blau-weißen Tankstellen der Martha-Erdöl-Gesellschaft und der Firma C. Flüggen, Innsbruck.

Jubiläumszahlen

1,7 Liter-Mercedes-Benz-Dieselmotoren 100 000 Stück.
Buick V8-Motoren 1 Million Stück.

Teures Titelfoto

Ein Bezirksleiter der Firma Porsche und Fotografen der „Neuen Illustrierten“ hatten in Bamberg ein Farb-Titelfoto von Martine Carol aufnehmen wollen, verzichteten aber darauf, als sich die französische Filmschauspielerin nur unter der Bedingung fotografieren lassen wollte, daß sie einen Porsche-Speedster (rund 13 000 DM) als Geschenk erhalten würde. (8 Uhr Blatt)

Offenbar noch nicht genug Schilder

stehen auf den deutschen Straßen herum. Derzeit werden runde gelbe Schilder, die einen Durchmesser von etwa 40 cm haben und mit schwarzen Zahlen beschriftet sind, vor den Straßenbrücken im Bundesgebiet aufgestellt. Es handelt sich dabei nicht um Verkehrszeichen, sondern lediglich - angeblich! - um Angaben über die Tragfähigkeit der Brücken, die aber nur (!) den Alliierten verständlich sind.

12 Jahre Zuchthaus

erhielt vom Augsburger Schwurgericht ein 24jähriger Metzger wegen Totschlags, weil er absichtlich einen Polizeibeamten tödlich überfahren und anschließend Fahrerflucht begangen hatte. Die bürgerlichen Ehrenrechte wurden ihm auf 10 Jahre, der Führerschein auf Lebenszeit aberkannt.

Obwohl er gegen das Vorfahrtsrecht

einen von rechts kommenden Motorradfahrer angefahren und getötet hatte, wurde ein Kraftfahrer von einem Frankfurter Schöffengericht freigesprochen, weil der Getötete unmittelbar vor der Kreuzung angehalten und damit beim Angeklagten den Eindruck erweckt hatte, daß er ihn vorbeilassen wolle, dann aber, während sich der Angeklagte bereits auf der Kreuzung befand, doch wieder angefahren war.

Bahnschranke offen: 5 Tote

Bei Mühlheim am Main, etwa 15 km von Frankfurt entfernt, erfaßte am Sonntagmittag (8. Mai) der Eilzug Hanau-Frankfurt einen Borgward und zertrümmerte ihn völlig. Drei Erwachsene und zwei Kinder, die im Wagen saßen, waren sofort tot. Der Schrankenwärter, ein Kriegsbeschädigter, der zur Zeit des Unfalls bereits 9 Stunden im Dienst war, hatte vergessen, die Bahnschranken zu schließen. Der Fahrer eines anderen Borgward, der dem Unglückswagen entgegenkam und ihn gerade auf dem Übergang kreuzte, konnte sich vor dem plötzlich herankommenden Zug gerade noch durch einen Tritt auf das Gaspedal in Sicherheit bringen.

Nettesheim verurteilt

Vor dem erweiterten Schöffengericht in Düsseldorf mußte sich der 26jährige Tankstellenbesitzer Hans-Günther Nettesheim aus Duisburg verantworten, der während der Autobahngänger-Aktion im November 1954 den Haltesignalen der Polizei nicht Folge leistete, weshalb die Polizisten auf den von Nettesheim benutzten Porsche-Wagen schossen und dabei dessen mitfahrende Ehefrau tödlich verletzten. Er wurde wegen Widerstandes gegen die Staatsgewalt zu 3 Monaten Gefängnis mit Bewährungsfrist und Führerscheinentzug auf 6 Monate verurteilt. Nettesheim hatte behauptet, die Polizisten zu spät erkannt und für Autogänger gehalten zu haben. Außerdem seien ihm die anlässlich der Aktion verschärften Bestimmungen, insbesondere der Schießbefehl, unbekannt gewesen. Demgegenüber sagte ein Student aus, der ebenfalls in dem Wagen gesessen hatte, er und Frau N. hätten den Fahrer dringend gebeten, anzuhalten. Dieser habe es jedoch aus Angst vor einer Bestrafung abgelehnt, weil er die Papiere des von ihm benutzten Porsche nicht besaß. Damals beteiligte Polizeibeamte gaben als Zeugen an, sie hätten von der Straße springen müssen um nicht von N. überfahren zu werden. Dieser habe sich auch dadurch besonders verdächtig gemacht, weil er vorübergehend das Licht ausgeschaltet hatte. Ferner sei er, nachdem Warnschüsse abgegeben worden waren, mit noch erhöhter Geschwindigkeit weitergefahren.

Neuer Beruf: Autoverschieber

Die erweiterten Parkzeitbeschränkungen in der Pariser Innenstadt haben dort einen neuen Beruf entstehen lassen: den Autoverschieber. Das sind sehr ehrenwerte, tüchtige Leute mit Führerschein, die es gegen Bezahlung übernehmen, für die abgestellten Wagen jede Stunde einen neuen Parkplatz zu suchen. Soweit sich mehrere Autoverschieber zu einer „Gesellschaft“ zusammenschließen, bereitet ihnen die Platzfrage überhaupt keine Sorge mehr, denn sie tauschen dann einfach die Standplätze der Wagen untereinander aus.

FROSTAUFBRÜCHE

Ihre Entstehung

ist nur unter der Einwirkung dreier Komponenten möglich. Es sind erforderlich:

1. bestimmte Bodenverhältnisse,
2. bestimmte Witterungsverhältnisse,
3. Verkehr.

Fehlt nur eine dieser Komponenten, so sind Frostaufbrüche unmöglich. Erklärung der einzelnen Komponenten und ihres Zusammenwirkens:

1. Der Straßenbaugrund besteht aus frostempfindlichem Boden. Frostempfindlich sind Böden mit sehr feinen Poren (Kapillaren), mit jedoch großem Porenvolumen, also Böden, die auf Grund ihrer Kapillarität große Wassermengen aufnehmen können, aber nur sehr langsam durch Verdunstung und Versickerung wieder abgeben. Es sind dies reiner Ton und stark tonige Böden, wie z. B. Letten, Lehm, Löß, Mergel. Mittels Bodenuntersuchung kann die Frostempfindlichkeit eines Bodens sehr leicht festgestellt werden (Kriterien nach Casagrande).

Ein derartiger Boden, der den Untergrund einer Straße bildet, enthält zu Beginn des Winters infolge vorausgegangener Niederschläge reichlich Wasser.

2. Tritt nun Frost auf — und zwar strenger Frost, der nicht nur den Straßenkörper selbst, sondern auch den darunter befindlichen tonigen Untergrund gefrieren läßt, so wird dessen Porenvolumen durch Gefrieren des enthaltenen Wassers vergrößert. Bei einsetzendem Tauwetter wird dieses größere Porenvolumen von dem wieder zu Wasser gewordenen Eis nicht mehr ausgefüllt. Die so entstandenen Hohlräume saugen sich, wenn möglich, von oben und von den Seiten her mit Sickerwasser oder von unten her mit Grundwasser voll. Es ist also keineswegs erforderlich, daß Wasser direkt von oben durch die Straßendecke eindringt. Auch bei seitlich dicht eingefassten Straßen mit völlig geschlossener Decke saugt sich toniger Untergrund voll, in diesem Falle eben mit Grundwasser. (Straßen auf tonigen Dämmen sind ebenso gefährdet, obwohl hier alles Niederschlagswasser seitlich abläuft.)

Nach diesen Vorgängen jedoch hat die Straße noch keinen Schaden genommen.

3. Jetzt aber knetet und walkt der auf der Straße lastende Verkehr den unter dem Straßenkörper befindlichen, mit Wasser übersättigten Untergrund so plastisch, daß der Straßenkörper auf seiner Unterlage nicht mehr steht, sondern schwimmt. Es ist klar, daß nun der gesamte Straßenkörper — nicht nur die Straßendecke — an den belasteten Stellen in den nachgebenden plastischen Boden nach unten einbricht. An den unbelasteten Stellen, zwischen den Fahrspuren und zwischen Fahrspur und Straßenrand, bricht der Straßenkörper unter dem Druck des unter der Fahrspur seitlich aufwärts ausweichenden Bodens nach oben durch. Die Straßendecke kann natürlich diese gewaltigen Spannungen nicht etwa wie eine Gummidecke aufnehmen, sondern reißt, bricht auf und zerbröckelt.

Bei Betonstraßen, die ohne Frostschuttschicht auf tonige Böden verlegt sind, treten gleichschwere Frostschäden auf.

In den Vorkriegsjahren, aus denen der bei weitem größte Teil unseres Straßennetzes stammt, waren diese Straßen auch nicht annähernd so beansprucht wie heute. Folglich entstanden auch keine derartigen Frostschäden. Man hat eben vor 20 Jahren, geschweige denn vorher, nicht für den heutigen Verkehr gebaut. Die Art und Weise der Entstehung von Frostaufbrüchen wurde zwar zu dieser Zeit bekannt und auch schon beim Bau mancher Straßen für besonders starken Verkehr (Autobahnen) berücksichtigt, doch kann man ruhig sagen, daß jede Vorkriegsstraße auf tonigem Untergrund bei dem heutigen Verkehr frostgefährdet ist.

Verhinderung und Beseitigung von Frostschäden

A. Umbau aller frostgefährdeten in frostsichere Straßen

Dieser Umbau ist heute technisch überhaupt kein Problem mehr, wohl aber finanziell. Denn man kann praktisch von einem Umbau gar nicht sprechen, da ein vollständiger Neubau erforderlich ist. Der ganze Straßenkörper muß nämlich auf einen nicht wasserhaltenden Untergrund neu verlegt werden. Dieser Untergrund aber ist erst zu schaffen, was folgendermaßen geschehen sollte bzw. geschieht:

Der gesamte Raum unter der zu bauenden Straße sollte bis zur möglichen Frosttiefe (in Süddeutschland etwa 1,20 m, regional verschieden) ausgekoffert und mit nicht wasserhaltendem Material, meist Kies, gefüllt werden. Damit wäre jegliche Gefahr beseitigt. In der Praxis jedoch geht man wegen der hohen Kosten meistens nur bis zu einer Gesamttiefe von 70 cm. Auf



diese durch Abwalzen etwas befestigte, mindestens 30 cm starke Kiesunterlage, welche die Verkehrserschütterungen dämpft und die Verkehrsdrücke etwas verteilt, wird der neue Straßenkörper gelegt. Freilich ist damit die Gefahr nicht vollständig gebannt, und man wird bei stark befahrenen Straßen besser doch eine stärkere, wenn finanziell möglich, bis zur Frostgrenze reichende sog. Frostschuttschicht einbauen, wie z. B. bei der 1935/36 gebauten Autobahnstrecke Frankfurt—Köln. Es entstehen also nicht nur die Kosten für den neuen Straßenkörper, sondern noch zusätzliche für die erforderliche Erdbewegung und die oft sehr teure Beschaffung frostsicherer Materials; teuer deshalb, weil in der Regel weite Transporte mit Lastkraftwagen erforderlich sind. Der Lastverkehr ist folglich gerade dabei nicht unerheblich beschäftigt, ganz davon abgesehen, daß — man kann ohne weiteres sagen — jegliches andere Straßenbaumaterial per Lastkraftwagen befördert werden muß.

Für den oben geschilderten Umbau aber eines so umfangreichen, an so vielen Stellen frostgefährdeten Straßennetzes sind Gelder in einer Höhe notwendig, die innerhalb weniger Jahre aufzubringen selbst einem reichen Staat, erst recht aber der Bundesrepublik, große Schwierigkeiten bereiten. Andererseits ist die Wiederherstellung nur der Oberfläche einer durch Frostaufbrüche zerstörten Straße eine Verschwendung von Volksvermögen, denn diese Wiederherstellung hält nur bis zum Abklingen des nächsten strengen Frostes.

Unter diesen Umständen bleibt dem Staat keine andere Möglichkeit, als mit allen zur Verfügung stehenden (Steueraufkommen aus dem Kraftverkehr) und auftreibbaren Mitteln (Bundesanleihen) den Umbau frostgefährdeter Straßen in frostsichere schnellstens durchzuführen, welche dabei den heutigen Verkehrserfordernissen (genügende Breite, bessere Linienführung usw.) anzupassen sind. Daß hierbei in den vergangenen Jahren gesündigt wurde, braucht kaum erwähnt zu werden. Der Bund sollte hier planmäßig und großzügig vorgehen.

B. Schaffung eines vollkommen neuen Straßennetzes,

das auch andere Bedürfnisse — wie Umgehung von Ortschaften, übersichtliche Linienführung, genügende Breite usw. — berücksichtigt. Das war der Fall beim Bau der Autobahnen nach 1933, wobei allerdings die Reichsstraßen und Landstraßen 1. Ordnung zu kurz kamen. Ein neueres Beispiel hierfür ist die Herstellung der Bundesstraße 10 durch Württemberg.

Der Bau solcher Straßen wird in vielen Fällen dem Umbau der alten Straßen, der ja ohnehin einem Neubau gleichkommt, vorzuziehen sein.

C. Notdürftige Wiederherstellung der zerstörten Straßen,

bis die Mittel zum Umbau (wie unter A.) oder zum vollkommenen Neubau (wie unter B.) vorhanden sind.

D. Sperrung frostgefährdeter Straßen

sofort bei Eintritt von Tauwetter auf 3—5 Wochen vor allem für den schweren Verkehr und Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen während dieser Zeit. Diese Maßnahme trifft natürlich den Kraftverkehr sehr hart und darf nur als Maßnahme der Not betrachtet und keinesfalls zur Norm werden.

Außerdem kann sie nur dort in Frage kommen, wo die Versorgung nicht ernstlich gefährdet wird. Derart lebenswichtige Verbindungen müssen als erste frostsicher gemacht werden.

Wo diese Maßnahme aber durchgeführt werden kann, ist sie tatsächlich die billigste Methode, Frostschäden zu verhindern, und ich möchte zugleich mit der Forderung an Bund, Länder und Gemeinden, alles zu tun, daß diese Maßnahme in wenigen Jahren nirgends mehr notwendig ist, an alle Kraftfahrer die Bitte richten, diese Sperrungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen zu beachten.

So werden, nachdem die Straßen zusammengefahren sind, keine nachträglichen Sperrungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen notwendig und keine Gelder durch Reparaturen verschlungen, die zum Umbau oder Neubau verwendet werden können.

Bei dieser Lage der Dinge kann es passieren, daß vorgesehene Autobahn-Neubauten zurückgestellt werden.

Vergleiche mit anderen Ländern,

wie Österreich und der Schweiz, sind nicht möglich, da in der Hauptsache die jeweiligen Boden- und Verkehrsverhältnisse und die finanzielle Lage des Landes ausschlaggebend sind. Gerade Österreich aber hatte in den letzten Jahren auch erhebliche Frostschäden zu beklagen.

Technischer Fortschritt im Straßenbau

Wenn auch in den Straßenbau-Fachzeitschriften tiefgründige technische Artikel geschrieben werden, so ist noch lange nicht gesagt, daß die Mittel zum Bau derart technisch fortschrittlicher Straßen vorhanden sind.

Daß im Straßenbau heute oft noch wie zur Zeit Napoleons verfahren wird, trifft leider zu und hat folgende Gründe: Bei den meisten Arbeiten handelt es sich um Reparaturen, bei denen der Einsatz von Geräten bei dem geringen Arbeitsvolumen nicht lohnend ist, und viele Arbeiten werden an kleine Firmen vergeben, die keinen Maschinenpark besitzen. Die Zahl der größeren und Groß-Baustellen, wo nach modernen Gesichtspunkten mit großem Geräteeinsatz gearbeitet werden kann und tatsächlich gearbeitet wird, ist gering.

Pfuscherei

Daß der Staat und die Städte ab und zu eine Pfuscherei hinnehmen, stimmt leider auch. Dafür möchte ich folgende Gründe anführen: Schreibt beispielsweise eine Stadt ein Straßenbauprojekt aus, dessen Kosten sich bei sauberer Ausführung und sehr geringem Gewinn auf etwa 100 000.— DM belaufen, so reißen sich 10, 20, ja bis zu 50 Firmen darum. Den Auftrag erhält dann die Firma, die das billigste Angebot — vielleicht 75 000.— bis 80 000.— DM! — abgegeben hat.

Erklärlicherweise wird nun irgendwo gespart, muß gespart werden. Das aber kann dem beaufsichtigenden Bauleiter entgehen, und die Mängel können sich erst nach Jahren bemerkbar machen. Hierbei möchte ich allerdings anführen, daß Garantiezeiten von 3 bis 5 Jahren durchweg üblich sind.

Bei dieser Art Auftragsvergabe geraten eben Aufträge in die Hände von Firmen, denen es an der nötigen Erfahrung und Sachkenntnis fehlt, da ja der Bau einer Straße eine einfache Sache zu sein scheint und es eben doch nicht ist, wie die Tatsachen beweisen.

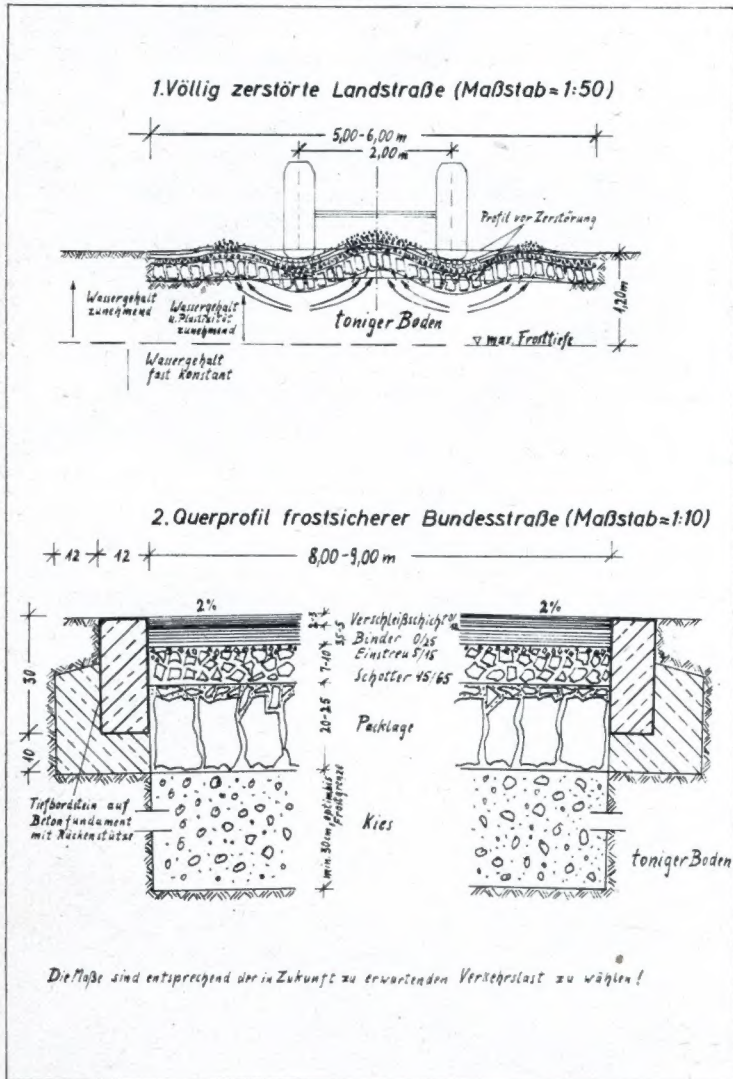
Nun werden aber diese Dinge seltener die Ursachen von Frostschäden sein, sondern deren wesentliche Ursache liegt darin, daß man zu der Ansicht neigt, eine alte Straße, die schon Jahrzehnte, vielleicht schon ein Jahrhundert, vielleicht sogar aus der Zeit Napoleons her besteht, habe sich schon so lange bewährt, daß da im Unterbau nichts passieren könne. Dies ist bei tonigen Böden immer ein Irrtum. Wenn solche Straßen mit einer Decke irgendwelcher Art überzogen werden, was bei stark befahrenen Straßen schon vor einer Reihe von Jahren geschehen ist, dann findet leider nicht immer eine Untersuchung des alten Unterbaues und des Baugrundes statt.

Gleichwohl ist die augenblicklich gehandhabte Art der Auftragsvergabe als ungesund zu bezeichnen.

Leider aber prüfen zur Zeit lediglich die Bundesautobahnämter die Leistungsfähigkeit der eingesetzten Firmen. Erfreulicherweise sind auch Gemeinden in dieser Hinsicht etwas vorsichtiger, weil sie direkt schärfster Kritik ausgesetzt sind, wenn eine Straße mißlingt.

Bei der Vergabe von Arbeiten auf Bundesstraßen und Landstraßen jedoch werden leider oft noch die Erfahrung einer Firma, die Qualität schon ausgeführter Arbeiten sowie der teure, einsatzbereite Maschinenpark, also das Renommee eines Unternehmens, zu wenig berücksichtigt, es entscheidet vielmehr fast allein das möglichst billige Angebot.

Dieter Grimmig





Die Insel Sylt

Ganz oben im Norden, hart an der dänischen Grenze, hebt es sich lang und schmal und hoch aus dem grünschlangenfleckigen Brandungsgewoge, steigt zu einem Geestrücken an und läuft leewärts gegen das Watt zu in schweren dunklen Marschboden aus: das ist Sylt, wie es die meisten kennen.

Rosen, die in den Vorgärten zu Weihnachten noch blühen und schweres schwarzweißes Marschvieh auf den Koppeln... Wattwiesen, über denen jetzt ein Hauch von Wehmut liegt, und malerische rethgedeckte Friesenhäuser... Halliglieder mit Blütenständen, die schwerer als anderswo werden, und flatternde Wimpelketten im Nordwest... Glitzernder Sand, weich und samtig durch Brandung und Wind zusammengesetzt, und das Grollen der Brecher, in das sich das Harfen des Windes mischt... Girrende Möwen mit siegellackroten Schnäbeln über weißem Schaumgekräusel und Wanderdünen mit dem spärlichen Grün verwehter Halme... Einsame Grabkammern aus der Steinzeit und der harzige Ruch der Zwergkiefern... Friesenstuben mit Kachelnischen und altertümlichen Vitrinen und das Geholper der beinernen Roulettekugeln... Bunte Blumenbeete und heitergewandeltes Ferienfolk, braungebrannt und unternehmungslustig... Basare voll von verführerischen Auslagen und Musik, die über die bizarren Dünenketten weht... Komfortable Hotels und Fischerdörfer, die zu kleinen blitzsauberen Städtchen herangewachsen sind, neben weißgekalkten Friesenhäusern an Klinkerstraßen — das ist Sylt, wie es die wenigsten kennen.

Die Topographie der Insel

Sylt liegt 11 km vom Festlande entfernt zwischen dem Wattenmeer und der freien Nordsee. Das in der Mitte gelegene Kernland mit den Badeorten Westerland, Wenningstedt und Kampen sowie dem verträumten Künstlerdorf Keitum ist ein heidebestandener Geestrücken. Von hier aus ziehen sich drei Halbinseln ins Meer hinaus: nach Osten zu ein schweres farbenkräftiges Marschland, an dessen Ostspitze unweit des Dorfes Morsum der Hindenburgdamm die In-

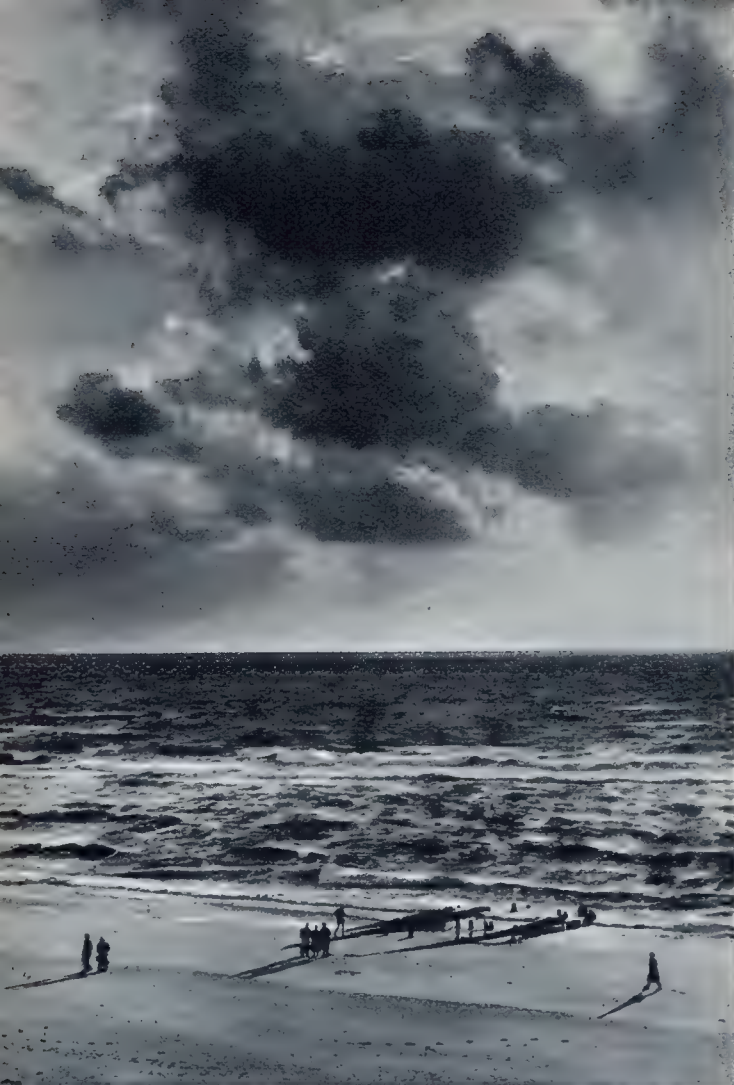
sel erreicht, nach Norden erstreckt sich das von hohen Dünen durchzogene Listland mit dem Badeort List, und nach Süden zu wächst die ebenfalls von Dünen durchzogene Halbinsel Hörnum mit dem kleinen Ort Rantum ins Meer hinaus. Der Strand von Sylt besteht an der Nordseeseite durchweg aus feinem Sand; zur Festlandseite hin liegt das vom Lister Ley und Hörnum-Tief durchzogene Watt. Der Sandstrand erlaubt ein von den Gezeiten unabhängiges Baden; für kleine Kinder ist der Ostrand der Insel mit seinem teilweise ganz flach auslaufenden Sandstrand besser geeignet. Die interessanteste Stelle der ganzen Insel ist das „Rote Kliff“ unweit Kampen, das hier 40 Meter steil zum Meer abfällt. Die Straßen auf Sylt sind teils asphaltiert, teils winden sie sich als schmale Bänder durch die Dünen: hier muß man auf die Ausweichstellen achten.

Die Anfahrt

Ausgangspunkt für eine Fahrt nach Sylt ist Hamburg. Bis hierher sind es von Hannover 170 km, von Wuppertal 385 km, von Düsseldorf 425 km, von Frankfurt 510 km, von Nürnberg 645 km, von Stuttgart 715 km und von München 745 Kilometer.

Von Hamburg aus gibt es nun zwei Wege: die westliche Route über Elmshorn (bis hierher aber nicht auf der B-5 fahren, sondern den Umweg über Blankenese—Ütersen wählen)—Itzehoe—Heide—Husum—Niebüll oder die schnelle und schönere Straße Hamburg—Neumünster—Rendsburg—Schleswig—Flensburg—Niebüll. Beide Strecken sind etwa gleichlang; etwas mehr als 200 Kilometer.

In Niebüll müssen Sie sich nun entscheiden, ob Sie hier (oder im 13 km entfernten Klanxbüll) Ihren Wagen stehen lassen oder ihn auf die Bahn verladen wollen. Nach Sylt geht es nämlich quer durch das Wattenmeer nur mit der Bahn weiter (Autoverladung für einfache Fahrt bis 1000 kg Fahrzeuggewicht 16,30 DM, für je weitere 100 kg mehr 1,61 DM). Den Wagen mit auf die Insel zu nehmen lohnt sich aus zwei Gründen: einmal, weil die Insel fast 37 Kilometer lang ist, und zum anderen, da dort z. T. sehr gute Straßen vorhanden sind.



Fotos (3): roebild

In welchem Ort soll man bleiben?

Am praktischsten ist es, wenn man am ersten Urlaubstage bis Schleswig, Flensburg oder Husum fährt und dort am folgenden Morgen so frühzeitig startet, daß man den 8 Uhr 24 - Zug noch erreicht. (Ab Schleswig 79 km, ab Flensburg 46 km, ab Husum 49 km). Wenn Sie eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges da sind, genügt das. In Westerland sind Sie dann zeitig genug, daß Sie erst mal bis List, dann zurück bis Hörnum und schließlich auch noch nach Keitum fahren können, um sich in aller Ruhe den Ort aussuchen zu können, in dem Sie zu bleiben gedenken. Zur Hauptsaison geht das aber nicht; da muß man — weil sich während der großen Ferien hier alles zusammendrängt — nämlich schon rechtzeitig ein Quartier vorausbestellt haben.

Unmittelbar am Strande zu wohnen ist zwar herrlich; wer aber seinen Wagen mit hierher nimmt, der kann auch ruhig ein Stück binnwärts (wo es oft ruhiger ist), oder selbst in Keitum wohnen.

Der stilvollste Platz der Insel dürfte das ganz im Landschaftsstile gebaute Kampen sein; Westerland ist mondänes Bad, List ist ein Ort der Ruhe, Wenningstedt gilt durchweg als billig, Hörnum, Keitum und Rantum haben von jedem etwas.

Wo wohnt man auf Sylt?

Zur Auswahl stehen Hotels, Pensionen, Fremdenheime, Privathäuser und Sommerhäuser zum Alleinbewohnen. Für eine Übernachtung bezahlt man pro Bett 2.00 bis 12.00 DM, für ein Frühstück 1.80 bis 2.50 DM, für Vollpension 9.50 bis 24.00 DM. Für Küchenbenützung werden 0.50 bis 1.00 DM verlangt. Dazu kommt dann noch die Kurtaxe, die zwischen 6.00 und 21.00 DM (Westerland) schwankt. Das sind Maximalpreise, die zur Vor- und Nachsaison zum Teil eine erfreuliche Verschiebung nach unten erfahren. In Sommerhäusern zum Alleinbewohnen (Vorbereitung rechtzeitig nötig!) bezahlt man pro Bett und Nacht 2.00 bis 6.00 DM. Einen Strandkorb schließlich — um bei dem Geschäftlichen zu bleiben — kann man pro Tag für 2.25 DM oder wöchentlich für 14.00 DM (Westerland) mieten. In so einem Möbel ist Platz für zwei Personen.

Die Tageseinteilung

Wenn man von Sylt etwas haben will, dann muß man Frühaufsteher sein. Man muß schon in den Dünen stehen, ehe über dem Festlandgedunst der rote Sonnenball steht, das Meer von Braun und Violett zu Flaschengrün spielt, die stahlblauen Silberdisteln metallisch zu leuchten beginnen und das Dünenröschen seine Blütenblätter öffnet. Um diese Zeit herrschen auf der Insel im Sommer die stärksten Stimmungen.

Den Tag verbringt man — sofern man nicht vorzieht, sich im Strandkorb oder seiner Sandburg braun und knusprig rösten zu lassen — in abseitsgelegenen, strandhaferumfächelten und lichtdurchglasteten Dünenkesseln, auf den steilen seewindumruschelten Kuppen, oder in einem der verschwiegenen Märchentäler, steigt zwischendurch ins Meer hinab, das tagein tagaus gegen die Sandbänke wuchert, verkriecht sich dann in den weiten einsamen Heiden, stillen Wäldchen, wird gegen Abend munter, fährt im Segelboot hinaus zu den Robbenbänken, und wenn die Sonne als glutende Scheibe ins Meer versinkt, muß man hoch oben auf dem Kliff stehen und die Farben verblissen sehen. Eigentlich wäre es dann Zeit, schlafen zu gehen; wenn aber der Mond rund und voll über dem bizarren Dünengewirr steht, dann muß man noch einmal hinauf in die Sandberge, die jetzt in dem unsicheren Licht das Aussehen einer Urweltlandschaft bekommen haben.

Die anderen Möglichkeiten

Aufs Festland brauchen Sie nicht zurück; deshalb sind Sie nicht auf eine Insel gefahren. Aber südwärts von Sylt, da liegen die Halligen; und dazwischen die beiden anderen Nordfriesischen Inseln Amrum und Föhr. Hier kann man mit dem Schiff an einem Tage bis nach Pellworm, der größten der Hallig-Inseln, fahren, und bei gutem Wetter und Ebbe ein Stück ins Wattenmeer, jene geheimnisvolle Welt laufen, wo in den Prilen Seesterne und Seerosen liegen. Auch ein Besuch des stillen Dänenstädchens Hoyer oder eine Fahrt zur Nachbarinsel Röm ist mal zwischendurch eine Abwechslung. Da aber Ausflüge auf Sylt zu den Ausnahmen zählen, empfiehlt es sich, von Anfang an in Vollpension zu bleiben. Einmal ist das billiger, zum anderen bekommt man durch das Seewasser einen Mordsappetit, und schließlich gibt es ja hier keine Entfernungen.

Von Wind, Sonne und Wasser

Die Nordseeküste besitzt — vor allem innerhalb der ersten paar hundert Meter von der See entfernt — ein Reizklima. Das heißt, auf die Hautnerven erfolgen dauernd kleinste Reize, die sich summieren und so eine Umstimmung des Körpers hervorrufen. Deshalb sollten Sie hier vernünftiger als die anderen sein und nicht durch Leichtsinns die Heilwirkung des Seeklimas ins Gegenteil verkehren. Grundsatz 1: Ins Wasser gehe man täglich nur einmal. Und nicht länger als eine Viertelstunde. Grundsatz 2: Langsam an die Sonnenbäder gewöhnen. Man beginne mit wenigen Minuten und lege täglich deren zwei bis drei zu. Grundsatz 3: Kopf und Genick niemals direkt der prallen Sonne aussetzen, und die Augen durch eine Sonnenbrille gegen das durch Reflexion verstärkte Licht schützen. Grundsatz 4: Nicht unmit-

telbar nach einer größeren Mahlzeit ins Wasser gehen! Grundsatz 5: Sofort ankleiden, wenn Sie zu frösteln beginnen. Grundsatz 6: Nicht zu weit in die Brandung hinausschwimmen!

Westerland als Heilbad

Wer das Geld dazu hat, der kann hier das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden: denn Westerland ist Nordseeheilbad. Es würde hier zu weit führen, die Indikationen Westerland einzeln aufzuzählen; wer aber irgend ein Leiden hat, der kann es — sofern er mindestens 3 Wochen bleiben kann — hier sozusagen „nebenbei“ auskurieren. Eine Gegenindikation bilden für einen Aufenthalt in Westerland lediglich die Tuberkulose und Nierenerkrankungen. Auch daran sollte man denken, wenn man einmal hier oben ist.

Die Sache mit Abessinien

Darüber ist schon viel erzählt worden. Die meisten Berichte waren aber — je nachdem, wer es erzählte — tendenziös gefärbt. In Wirklichkeit verhält sich die Sache so: Da existiert ein Stück Strand, der für die reserviert ist, denen auch ein Feigenblatt noch zuviel Schatten macht. Wer da hinein will, muß — und das ist die Hauptsache dabei — die Gewohnheiten derjenigen annehmen, die so zu baden gewöhnt sind. Wer da aber etwa auf den Gedanken kommt, dort ein paar Filmstreifen zu verknietschen, dem kann es passieren, daß er mitsamt seiner Leica oder Contax ohne Rücksicht auf den neuen Flanellanzug ins Meer geworfen wird! Also: entweder, Sie gehen da hinein und benehmen sich so wie die anderen, oder Sie gehen dorthin, wo auf dem „F. K. K.-Schild“ der lange Richtungspfeil weist; nämlich schön drumrum! Und wenn Sie hier gar ein „Erlebnis“ suchen, dann tun Sie besser daran, gleich in Hamburg auf der Reeperbahn zu bleiben.

Was macht man an einem Regentage?

Zunächst mal gibt es so viele Möglichkeiten, daß dazu nicht einmal ein voller Tag ausreicht. Da ist zunächst in Westerland eine neue gedeckte Wandelhalle, von der aus man einen prächtigen Blick auf das in seinen Farben immerzu wechselnde Meer hat, man setzt sich in die Nordstrandhalle und schaut dem Gewühl und Gepolter der Wogen zu, dann ist da ein Aquarium voll mit bunten Tieren, die zum Teil halb Tier und halb Pflanze sind, ein Lesesaal ist auch da; dann gibt es das „Lorenz de Hahn-Haus“, an dem Sie alteingerichtete Räume und die Kajüte des Grönlandfahrers Lorenz Petersen de Hahn finden. Oder Sie fahren nach Keitum in das „Altfriesische Haus“ und das Sylter Heimatmuseum, das eine vollständige Sammlung der auf Sylt lebenden Vögel und ihrer Gelege besitzt. Im übrigen ist das alles aber gar nicht so schlimm: wenn auch der Nordwest über der Insel ein bedrohliches Gewölk zusammengeschoben hat, dann zerbläst er es meist ebensovonn wieder, und erst am Festlande über den Marschen braut es sich wieder zu dicken Wolkenbänken zusammen. Und Gewitterflagen gehören dort zu den Seltenheiten.

Wie der Strand zum Erlebnis wird

Die Chance, am offiziellen Badestrand, wo es farbenbunt durcheinanderwimmelt, etwa einen Walfisch zu finden, ist so groß, wie dreimal hintereinander den Haupttreffer in der Lotterie zu ziehen. Wenn Sie aber zu den abseits gelegenen Sandbänken hinausfahren, und durch die Dünen streifen, vielleicht auch noch aufmerksam durch das Watt wandern, dann wird Ihnen manches begegnen, wovon Sie keine Ahnung haben, was das nun eigentlich darstellt und wie jener Vogel heißt. Eine Liste der hier vorkommenden Tiere würde ein Buch füllen. Aber versuchen Sie es doch mal so: nehmen Sie einen Bleistift und einen Notizblock mit hinaus und versuchen Sie einzelne Tiere, die Sie ganz genau beobachtet haben, so ausführlich wie möglich in ihren Einzelheiten festzuhalten. Bei einem Vogel etwa so: Größe, Farbe, Schnabelfarbe, Augenfarbe, Farbe der Füße, Flügelhaltung und was es noch alles gibt. Und dann gehen Sie in das Heimatmuseum — bei Meerestieren ins Aquarium — und versuchen Sie herauszubekommen, was das gewesen sein mag. Wenn Sie auf diese Art und Weise ein Dutzend neuer Tiere kennengelernt haben, so ist das schon mehr als genügend.

Wie lange soll man auf Sylt bleiben?

Wenn Sie wirklich etwas davon haben wollen, dann sind 14 Tage das mindeste. Können Sie drei Wochen heraussschinden, so ist es besser. Langweilig wird es auf dieser Insel nie, und je länger man bleibt, desto mehr entdeckt man, woran man bisher vorübergefahren ist. Wenn Sie aber gleichzeitig eine Kur machen wollen, dann müssen Sie von vornherein mit 3 bis 4 Wochen rechnen.

Die Mitbringsel

Durchaus braucht man nicht immer für andere was mitzubringen. Warum aber eigentlich nicht auch mal was für sich selbst oder für sein Heim? Da gibt es bunte Beiderwände und handgewebte billige unverwüstliche Teppiche (die Sylter Schafe bleiben wie die schottischen auch bei Regen draußen), Friesensilber in kunstvoller Filigranarbeit und eine eigenwillige Keramik, die eigentlich überall hin paßt. Kaufen Sie aber nicht das erste Beste, was Ihnen begegnet, sondern suchen Sie auch mal in den Geschäften der abseits gelegenen Straßen herum: man wird manches Stück finden, das zu Hause wunderhübsch irgendwohin paßt.

Kommen dann die langen Winterabende, bullert es dann im Ofen und gedämpftes Licht fällt auf so ein Erinnerungsstück, dann ist sofort wieder die Verbindung nach der Brandungsinsel in der Nordsee da, wo Sie zwischen Dünengeflimmer und Brecherschaum einen Sommer verlebten, an den Sie noch lange zurückdenken werden.

Darum wäre es jetzt so langsam an der Zeit, zu überlegen, ob man nicht noch schnell vor den großen Ferien dorthin fahren sollte, wo es jetzt noch still ist und der ganze Strand sozusagen Ihnen ganz allein gehört.

Ulrich Sempert

Der Markt für Gebrauchtfahrzeuge

Der Handel mit gebrauchten Kraftfahrzeugen hat sich in den letzten Monaten merklich belebt, wovon allerdings nicht alle Marktsektoren gleichmäßig profitieren. Diese unterschiedliche Entwicklung ist darauf zurückzuführen, daß einerseits die Ermäßigung der Hubraumsteuer in Verbindung mit steuerlichen Erleichterungen für die Haltung von Kraftfahrzeugen durch Lohn- und Gehaltsempfänger weiteren Kreisen als bisher die Motorisierung ermöglicht, andererseits die erhöhte Steuerpflicht für Nutzfahrzeuge — insbesondere der im gewerblichen Güterverkehr gebräuchlichen Typen — sowie die noch offenen Fragen bezüglich der zulässigen Gesamtgewichte und -längen von Lastkraftwagen und Lastzügen den Absatz hemmen.

Dieses Bild spiegelte sich auch in den Umsätzen wider, welche auf den in zahlreichen Städten abgehaltenen Frühjahrs-Gebrauchtfahrzeugschauen erzielt worden sind.

Das Preisniveau für gebrauchte Kraftfahrzeuge der besonders fragten Arten und Größenklassen zeigte demgemäß eine steigende Tendenz, sofern es sich um Objekte aus den letzten Baujahren handelt. Für die übrigen Kategorien sind die Preise im wesentlichen stabil geblieben.

Gebrauchte Zweirad-Kraftfahrzeuge

Die Beliebtheit der Motorroller hielt weiterhin allgemein an. Demgegenüber hat die Nachfrage nach Motorrädern mit Beginn der wärmeren Jahreszeit nicht im sonst üblichen Ausmaß zugenommen. Das regional unterschiedliche Interesse erstreckte sich auf leichte und mittlere Maschinen, während schwere Motorräder nur vereinzelt Liebhaber fanden.

Gebrauchte Personenwagen

Leichte Fahrzeuge mit Motoren bis zu 1,5 Liter Hubraum waren allgemein stark gefragt und erzielten meist günstige Preise. Diese Entwick-

lung wurde durch längere Lieferfristen für einige besonders gängige Neufahrzeug-Typen, aber auch durch die erwähnten steuerlichen Erleichterungen begünstigt.

Auch der Handel mit gebrauchten Personenwagen der Mittelklasse hat sich — wenn auch nicht in gleichem Ausmaße — belebt, wobei jedoch zu bemerken ist, daß vereinzelt die Erhöhung des Dieselmotortreibstoffpreises die bisher allgemein guten Absatzmöglichkeiten für Personenwagen mit Dieselmotoren beeinträchtigt hat.

Die Umsätze von schweren Personenwagen blieben nach wie vor verhältnismäßig gering.

Gebrauchte Omnibusse

Die Verkaufsmöglichkeiten von gebrauchten Omnibussen, welche neuzeitlichen Ansprüchen an Ausstattung und Motorleistung nicht mehr genügen, gingen weiterhin zurück. Objekte, welche den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen nicht entsprechen, sind nur noch als Schrott unterzubringen.

Gebrauchte Lastwagen und Anhänger

Die Nachfrage nach gebrauchten Lastwagen und Anhängern mit Kippaufbauten hat — saisonmäßig bedingt — weiterhin zugenommen, während das Angebot an gebrauchten Pritschenwagen mittlerer und schwerer Tonnage, insbesondere auch an Anhängern, in Hinblick auf die bevorstehende, aber in ihrem Ausmaße noch unbekannt Herabsetzung der zulässigen Maße und Gewichte einer Zurückhaltung der Käuferschicht begegnete.

Der Handel mit gebrauchten Vierrad-Lieferwagen und leichten Lastwagen verlief unverändert normal. Bei gebrauchten Dreiradwagen überwiegt das Angebot.

DAT



Unser Test:

FIAT 600

Ü bermäßig hübsch sieht er eigentlich gar nicht mal aus, der kleine Fiat 600, und auch in manch anderer Beziehung ist eine Kritik daran durchaus am Platze. Das verkennen wir keineswegs, es hindert uns aber andererseits nicht, von diesem reizenden Kleinwagen, diesem unerhört originellen Automobilmchen, hellauf begeistert zu sein. Denn so ein ausgesprochen „nettes“ Fahrzeug wie der Fiat 600 ist uns schon lange nicht mehr begegnet.

Er ist derzeit zweifellos die größte automobilistische Sensation. Noch sieht man ihn verhältnismäßig selten auf unseren Straßen, und wo einer steht, finden sich sofort interessierte, bewundernde Betrachter. Der Tester unterhält sich gern mit solchen Leuten. Nach seinen Beobachtungen ließen sich fast alle in zwei große Gruppen einteilen. Die einen sind die, die sich der Hoffnung hingeben, der Fiat 600 könnte endlich jener echte billige und wirtschaftliche Kleinwagen sein, auf den sie bisher vergeblich warteten. Die anderen sind — in überraschend großer Zahl — Besitzer größerer Wagen, die früher irgendwann einmal einen Topolino oder 500 C fuhren, mit dem sie offenbar ausnahmslos zufrieden waren, ja, von dem sie heute noch schwärmen. Gerade diese Leute aber sind, obwohl sie als Käufer des neuen Modells kaum mehr in Betracht kommen, für dessen Verkauf von unschätzbarem Wert. Sie schaffen nämlich wesentlich auf dem Markt jene Atmosphäre des Vertrauens zu einer Marke, die für einen anhaltenden Verkaufserfolg unbedingt notwendig ist. Im übrigen waren die Fiat-Automobile — eigentlich als einzige ausländischer Herkunft — von jeher in Deutschland sehr beliebt, den italienischen Markt beherrschen sie ohnehin zu fast 90 Prozent und auf den Exportmärkten der Welt rechnen sie anerkanntermaßen zu den europäischen Spitzenfabrikaten. Diesen guten Ruf noch weiter auszubauen, dafür bietet der neue 600 wohl eine sehr sichere Chance.

Die Fiat packte gewissermaßen den Stier bei den Hörnern, indem sie in Konkurrenz zu den beiden Bestsellern der europäischen Automobil-

industrie, dem Volkswagen und dem Renault 4 CV, nun ihrerseits ebenfalls mit einem Heckmotor-Kleinwagen herauskam, und zwar mit einer völlig neuen, teilweise sogar neuartigen Konstruktion. Den darin installierten Ideenreichtum ganz zu erkennen, mag routinierten Technikern vorbehalten bleiben, Ausführung und Leistung dieses Wägelchens aber müssen jeden begeistern, der überhaupt Sinn dafür hat, in einem Auto mehr zu sehen als nur ein zweckbetontes Fortbewegungsmittel. Den Fiat 600 zu fahren macht riesigen Spaß. Normalerweise wird es niemand als besonderes Vergnügen empfinden, einen kleineren Wagen fahren zu müssen, als er dies gemeinhin zu tun in der Lage ist. Beim Sechshundert aber trat dieser seltene Fall ein, seinem Reiz kann man sich kaum entziehen. Wir ließen Leute an sein Steuer, die selbst Porsche, Kapitän und 300 S besitzen — und alle hätten ihn am liebsten nicht mehr hergegeben. Nicht, daß sie dafür ihr eigenes Auto eintauschen möchten, aber als Zweitwagen — für das liebe Ehepaar und vor allem für die Stadt — wird ihn sich der eine oder andere wohl eines Tages kaufen.

Das nämlich ist zunächst vielleicht das hervorstechendste Merkmal des Fiat 600: Es gibt kaum ein anderes Automobil, mit dem man sich so schnell und sicher durch die belebtesten Großstadtstraßen schlängeln kann wie mit diesem. Man braucht und soll dabei nicht etwa „rasen“, man ist einfach deshalb schneller am Ziel, weil man mit fast motorradmäßiger Behendigkeit durch die vielen Verkehrslücken schlüpfen, da und dort noch gerade vorbeihuschen kann, wo dies schon mit einer Schuhnummer größer nicht mehr möglich ist. Lauter solche Autos und dazu lauter einigermaßen gewandte, wache Fahrer, das wäre wohl ein Wunschtraum jedes großstädtischen Verkehrspolizisten.

Noch nie hat es bislang einen als vollwertiges Automobil anzusprechenden Viersitzer mit derart kleinen Außenmaßen sowie einer im Verhältnis hierzu erstaunlichen Geräumigkeit gegeben wie den Fiat 600. Ganze 3215 mm ist er lang

(VW 4070 mm, Renault 3630 mm, Lloyd 3450 mm) und sogar der immerhin nur zweisitzige 500 C hatte bei gleichem Radstand (2000 mm) eine Baulänge von 3345 mm. Dazu kommt eine unglaubliche Wendigkeit (Wendekreis 8,7 Meter in Verbindung mit sehr direkt wirkender Lenkung) und schließlich eine Motorleistung, die letzten Endes den Ausschlag dafür gibt, daß man keinesfalls in Versuchung kommt, den Fiat 600 etwa doch noch in die Kategorie der Kleinstwagen einzureihen.

Es hat sichtlich weithin Überraschung ausgelöst, daß nun auch Fiat zum Heckmotor überging. Dabei ist dies eine völlig logische Konsequenz. Für einen Kleinwagen, bei dem Raum- und Gewichtsersparnis im Vordergrund stehen, hat ein modern denkender Konstrukteur heute nur die Wahl zwischen Front- oder Hecktrieblock. Nachdem nun der 500 C verschwunden ist, gibt es sowohl in Deutschland als auch in Italien und Frankreich keinen namhaften Kleinwagen mehr, der dieser Alternative nicht Rechnung trüge. Auch in England wird dies wohl in schätzungsweise 10 Jahren ähnlich sein. Sowohl Frontantrieb wie Heckmotor haben bestimmte ganz spezifische Vorzüge, die sich untereinander ungefähr die Waage halten. Bei einem Wagen derart kurzer Baulänge, wie ihn Fiat anstrebt, kam freilich überhaupt nur der Heckmotor in Betracht, da anders ein derart großer Innenraum überhaupt und die Unterbringung von vier erwachsenen Personen im bestgefederten Bereich zwischen den Achsen im besonderen nicht zu realisieren gewesen wäre.

Dieser Heckmotor nun ist wie der ganze Wagen eine völlige Neukonstruktion, die mit dem 500 C absolut nichts gemeinsam hat. Es ist ein überquadratisch ausgelegter Reihen-Vierzylinder mit 633 ccm (Bohrung \times Hub 60 \times 56 mm), während das 570 ccm-Maschinchen des 500 C eine Bohrung von 52 und einen Hub von 67 mm besaß. Die Leistung beträgt 19 PS nach deutscher Norm bzw. 21,5 PS ohne Wasserpumpe, Lüfter und Ansaugeräuschkämpfer. Bei der Nennleistung dreht der Motor 4600 U/min, die Maximaldrehzahl steigt kaum über 5000 U/min, die einer Kolbengeschwindigkeit von 9,4 m/s entsprechen. Die stoßstangengesteuerten Ventile sind hängend angeordnet. Einen ungewohnten Anblick bietet



Es gibt kein anderes Auto, mit dem man sich wie mit dem Fiat 600 noch in eine so kleine Parklücke hineinmöglichen kann.

Fotos: Studio Schwaben (7), Werkbilder (2)

der Kühler insofern, weil er nicht vor, hinter oder über dem Motor steht, sondern daneben, um Platz zu sparen. Vorgeschaltet ist ihm ein neunflügeliges Luftgebläse mit Keilriemenantrieb. Der Thermostat regelt nicht den Wasserdurchfluß, er betätigt vielmehr eine Klappe, die den Luftdurchsatz des Kühlgebläses drosselt. Der Motor besitzt serienmäßig ein FRAM-Ölfilter im Nebenstrom. Wie hoch Fiat die Standfestigkeit der neuen Maschine einschätzt, darauf läßt sich aus der Betriebsanleitung schließen, die nur noch alle 5000 km (500 C: alle 3000 km) einen Ölwechsel vorschreibt, und dabei sind es ohnehin nur 2,45 Liter.

Differential und Wechselgetriebe befinden sich in einem gemeinsamen Gehäuse. Es stehen vier Vorwärtsgänge zur Verfügung, von denen die oberen drei synchronisiert sind. Der III. Gang ist mit 1,333 unter-, der IV. mit 0,896 übersetzt, ein direkter Gang ist nicht vorhanden. Geschaltet wird, genau wie bei VW und Renault, mit einem kurzen Mittelschalthebel zwischen den Sitzen, das geht phantastisch, und wem hier das Schalten keinen Spaß macht, der wird nie ein passionierter Autofahrer werden. Viel schalten muß man den Fiat 600 natürlich, wenn man flott vorankommen will, dazu hat er ja seine vier Gänge, und die braucht er auch. Wir hatten allerdings nicht den Eindruck, daß die Abstufungen der einzelnen Gänge bereits bestmöglich vorgenommen sind. Vor allem erschienen uns die Sprünge zwischen den Gängen sehr reichlich, zumal bereits der II. Gang so hoch untersetzt ist, daß man mit ihm ohne weiteres anfahren kann. Wir möchten behaupten, daß man den Fiat 600 allein durch Änderung der Gänge noch lebendiger machen könnte, als er sowieso schon ist. Außerdem war das Getriebe, wenigstens bei unserem Testwagen, entschieden zu laut, und zwar in allen vier Gängen. Dies fällt nämlich umso mehr auf, weil dieses kleine Auto ansonsten und angesichts seiner erstaunlichen Fahrleistungen wider Erwarten bemerkenswert ruhig und leise läuft. Der Motor insbesondere benimmt sich gerade in dieser Beziehung kultiviert wie ein distinguiertem Sechszylinder, erst im ganz oberen Drehzahlbereich, das ist im IV. Gang etwa ab 90 km/st, gewinnt er eine vernehmlichere Lautstärke. Im Hinblick auf den Lüfter ist dies übrigens besonders bemerkenswert, denn man weiß doch schließlich, wieviel Mühe anderwärts oft jahrelang darauf verwendet werden muß, um das Lüftergeräusch wenigstens peu à peu zurückzudämmen.

Die Beschleunigungszeiten haben wir erst am Schluß unserer ausgedehnten Versuchsfahrten gemessen. Sie decken sich ungefähr mit denen des Renault und erreichen erwartungsgemäß nicht ganz die des VW. Auf Grund der Eindrücke, die wir zuvor unterwegs gewonnen hatten, hätten wir diese Zeiten noch höher veranschlagt. Nichts gegen den VW, der hat nach wie vor wirklich einzig dastehende Qualitäten, aber auf Straßen, soweit sie nicht autobahnmäßigen Charakter haben, ist ihm der Fiat glatt überlegen, was insbesondere dann evident wird, wenn die Fahrbahn schlecht oder die Straße kurvenreich sowie womöglich noch stark befahren ist. Da läuft ihm der kleine Kerl glatt davon. Wer's uns nicht glaubt, erkundige sich bitte beim Redakteur der Volkswagenzeitschrift „Gute Fahrt“.

Wie das möglich ist? Die Wendigkeit und Behendigkeit des Fiat spielen da natürlich eine große Rolle. Dazu aber wirkt sich hier vor allem seine unglaublich gute Straßen- und Kurvenlage aus. Mit 80 überfährt er die bösesten Frostaufbrüche, ohne daß je ein Rad auch nur für einen Moment die Bodenhaftung verlore, und er rennt buchstäblich wie auf Schienen um die verrücktesten Kurven. Wer sich hiervon nicht selbst überzeugt hat, hält es kaum für möglich. Dem Laien muß das scheinen, als habe Fiat Naturgesetze auf den Kopf gestellt, denn der kleine 600 verleugnet auf der Straße glatt seinen Charakter als Heckmotorwagen. Straßenbahnschienen interessieren ihn überhaupt nicht, Nässe macht ihm wenig aus, Nickschwingungen, die bei einem so kurzen Wagen doch eigentlich fast dazugehören, werden sofort gedämpft und abgefangen, von

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

FIAT 600



MOTOR

4 Zylinder, Bohrung x Hub 60 x 56 mm, Hubraum 633 ccm, Verdichtung 1:7,0, Leistung 19 PS (21,5 HP) bei 4600 U/min, hängende Ventile (Stößstangen und Kipphebel), untenliegende Nockenwelle (Antrieb durch Doppelrollenkette), 3 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 4,1 Liter) mit vorgeschaltetem Axialgebläse (Keilriemenantrieb), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 2,45 Liter), FRAM-Ölfilter im Nebenstrom, 1 Fallstromvergaser Weber 22 DRA, Kraftstoffförderung durch Membranpumpe, 27 Liter-Tank im Bug, Batterie 12 Volt 28 Amp.st. (im Bug), 180 W-Lichtmaschine, max. Drehmoment 4 mkg (SAE) bei 2800 U/min, Kolbengeschwindigkeit bei Maximaldrehzahl (5000 U/min) 9,4 m/s, bei Nennleistung (4600 U/min) 8,6 m/s, bei 100 km/st (4800 U/min) 9,1 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung, Viergang-Synchrongetriebe mit Stockhebel in Wagenmitte, Untersetzungen: I. 3,385; II. 2,055; III. 1,333; IV. 0,896; Rückwärts 4,275; Antrieb 5,375 (8/43), Ölinhalt Getriebe und Differential 1,55 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung mit einer Querverfeder unten und Querlenkern oben, hinten Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern und Längslenkern, Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, Reifen 5,20-12, Einzelradlenkung (Schnecke und Segment 2/26), hydraulische Bremsen (Fiat, Lizenz Girling), Bremsfläche 431 cm², Handbremse wirkt mechanisch als Innenbackenbremse auf Vorderende der Getriebe-Vorgelegewelle.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2000 mm, Spur 1144/1154 mm, Bodenhöhe 160 mm, Außenmaße 3215 x 1380 x 1405 (leer) mm, Wendekreisdurchmesser 8,7 m, Eigengewicht vollgetankt 600 kg, zulässiges Gesamtgewicht 895 kg.

Geschwindigkeits-Bereiche

I. Gang	0-25 km/st
II. Gang	0-45 km/st
III. Gang	20-70 km/st
IV. Gang	ab 25 km/st
Höchstgeschwindigkeit	101 km/st

Beschleunigung

0 bis 50 km/st	10 sec
0 bis 70 km/st	20 sec
0 bis 90 km/st	38 sec

Kraftstoffverbrauch

bei 50 km/st	4,8 Liter/100 km
bei 70 km/st	5,8 Liter/100 km
bei 90 km/st	7,3 Liter/100 km
Normverbrauch (CUNA)	6,0 Liter/100 km
Testverbrauch	6,8 Liter/100 km

Leistungsgewicht

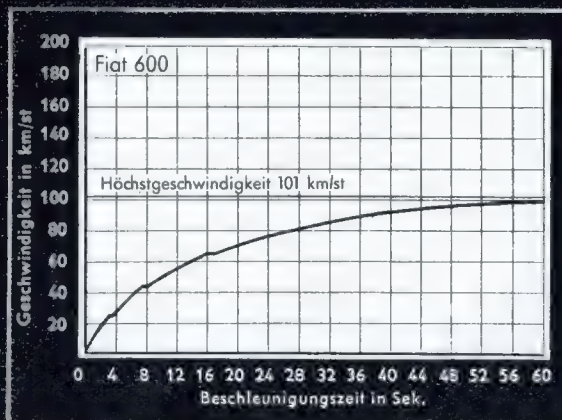
vollgetankt	31,6 kg/PS
voll belastet	47,1 kg/PS

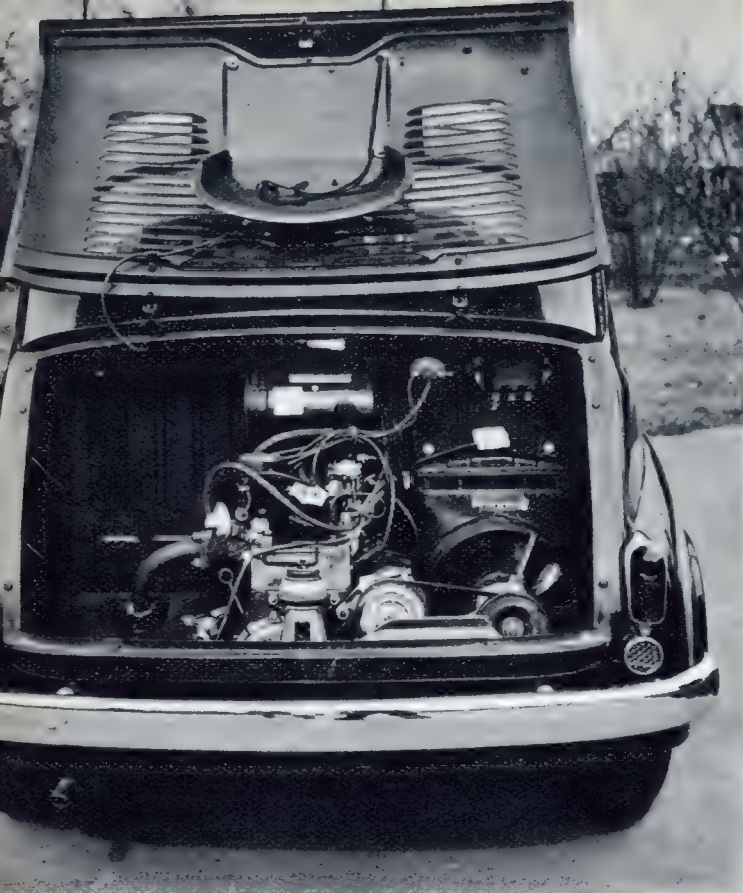
PREIS

Limousine zweitürig	DM 4250.—
zuzüglich Heizung	DM 160.—

Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer	
im Jahr	DM 101.—
Mindest-Haftpflichtversicherung	
im Jahr	DM 120.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung	
im Jahr	DM 172.— + 5%





einer Kurvenneigung ist nichts zu spüren. Hinsichtlich der Federung konnte man sich unter diesen Umständen natürlich nicht allzu viel Komfort erlauben. Sie ist ziemlich hart und kurzhubig. Jedes Loch, jeden Stein spürt man im Wagen, aber bestimmt nicht etwa unangenehm, denn ausgesprochene Stöße gibt es im allgemeinen kaum. Außerdem will es der normale Fahrer gar nicht so genau wissen und fährt ohnehin nicht mit 80 über die frühjahrsmäßige Mondlandschaft deutscher Bundesstraßen.

Wenn es je berechtigt war, die Federung und die Lenkung eines Wagens als „straßenverbunden“ zu bezeichnen, dann ganz gewiß beim Fiat 600. Die letztere macht übrigens viel Spaß, weil sie sehr leichtgängig, handlich und weitgehend stoßfrei ist. Das Lenkrad mit 400 mm \varnothing muß nur dreimal gedreht werden, um die immerhin weit einschlagenden Räder ganz von der einen auf die andere Seite zu bringen. Im Stadtverkehr genügt eine kleine Bewegung mit der linken Hand am Steuerrad, um das Autochen — hast' es gesehen? — gewissermaßen ums Eck zu

stellen. Wie gesagt, nur die linke Hand, die rechte nämlich lag bei uns, wenn der Verkehr dicht war, stets in „Bereitschaftsstellung“ auf dem Schalthebel. Diese direkte Lenkung ist die einzig richtige für den 600, gar so direkt freilich, wie sie ist, brauchte sie u. E. nicht zu sein. Wir sind nämlich davon überzeugt, daß eine vielleicht nur geringfügig herabgesetzte Lenkuntersetzung der Spur- und Seitenstabilität des Wagens förderlich wäre, die durchaus noch einer Verbesserung bedürfen.

Als Höchstgeschwindigkeit gibt das Werk 95 km/st an, unser Testwagen war schneller, 101 km/st lief er jederzeit, und manchmal tat er noch mehr. Der Kilometerzähler zeigte genau an, der Tachometer dagegen 6% zu viel. Mit letzterem hatten wir Kummer, dreimal im Verlauf von knapp 3 Wochen tat er nicht mehr mit. Ausgerechnet beim Testwagen, sonst sei dies noch nie vorgekommen. Vielleicht stimmt es.

2138 km haben wir mit dem guten Stück zurückgelegt, und zwar praktisch pausenlos mit Vollast bzw. Vollgas. Unser Durchschnittsver-

brauch lag demgemäß mit 6,8 Liter/100 km höher, als normalerweise zu erwarten sein dürfte. Mit wenig über 6 Liter/100 km sollte auszukommen sein. Genau 6 Liter beträgt der Verbrauch nach der italienischen CUNA-Norm, die erfahrungsgemäß realere Werte ergibt als die nach deutscher Norm ermittelten. Sollte aber wirklich noch jemand über unserem Testverbrauch liegen, dann darf man wohl ziemlich sicher sein, daß entweder der Wagen oder die Fahrweise nicht in Ordnung sind. Daß der Fiat 600 übrigens vorwiegend mit Vollgas gefahren wird, liegt nicht nur daran, daß man es gefahrlos kann, sondern wesentlich auch am Gaspedal, das einen unserer Ansicht nach etwas zu kurzen Weg hat. Möglicherweise aber hat Fiat damit dem Temperament der italienischen Autofahrer Rechnung tragen wollen. Die fahren ja — im großen Durchschnitt — besser und schneller als die deutschen, ihnen ist es bei einem Kleinwagen mit naturgemäß beschränkter Leistung selbstverständlich, wenn überhaupt, dann Vollgas zu fahren.

Auch die ganze Fußhebelelei ist für leichtes italienisches Schuhwerk ausgelegt. Breite Schuhe, womöglich mit Gummi- oder Krepptsohlen, kommen leicht miteinander in Konflikt, denn der Fußraum im Fahrersitz ist knapp und die Hebel liegen nahe beieinander. Die dadurch bedingte Stellung des linken Beines bringt es mit sich, daß das Knie ständig an dem Kasten anliegt, der sich an der Türe befindet. Es empfiehlt sich, an diesem eine dünne Polsterung oder Schaumgummiauflage anzubringen, was man leicht selbst machen kann. An sich ist dieser Kasten, der an beiden Türen angebracht ist, eine prächtige Idee, viel praktischer als das sonst übliche Handschuhfach. Es geht da nämlich ein Haufen Kramzeug hinein, es ist immer greifbar und man kann während der Fahrt hineingucken. Außerdem dient er gleichzeitig als innerer Türgriff.

Reichlich beschäftigt ist der Fahrer im Fiat 600 mit der rechten Hand. Er muß damit nämlich nicht nur schalten, Blinker, Scheibenwischer und Handbremse bedienen, die zwischen den Sitzen liegt, und nach dem am Mittelunnel vor den Hintersitzen angebrachten Heizungshebel angeln. Er muß noch mehr mit der rechten Hand tun. Zwischen Schaltung und Handbremse sind in der Mitte zwei Zughebelchen nebeneinander, der eine für den Anlasser, der andere für die Luftklappe. Solange der Motor noch kalt ist,



muß man mit letzterem ständig „spielen“, denn wie seine größeren Brüder hat der 600 die typische Fiat-Eigenschaft, daß er zwar gut anspringt, aber ziemlich lange braucht, um auf Temperatur zu kommen. Die rechte Hand braucht der Fahrer auch noch für den Zünd- und Lichtschalter, wobei wir gar nicht damit einverstanden sind, daß mittels des altertümlich wuchtigen Zündschlüssels auf- und abgeblendet wird. Fiat wird nicht umhin können, für die Abblendung einen Schalter vorzusehen, der mit der linken Hand oder dem linken Fuß zu betätigen ist. Schließlich gibt es auch noch einen Handgasknopf, der allerdings praktisch nie benötigt wird, manchmal aber die Werkstattarbeit erleichtert. Ihn auf der Autobahn herauszuziehen halten wir nämlich für gefährlich.

Wie geräumig der Fiat 600 innen ist, sieht man ihm von außen kaum an. Vorn und hinten beträgt die Ellbogenbreite 1260 mm, die Kopfhöhe vorn 880 und hinten 870 mm. Der Tester mit 1,81 Meter lebender Länge konnte gut seinen Hut aufbehalten. Auch auf den Hintersitzen finden zwei Erwachsene genügend Platz, wenn man nicht gerade auf eine lange Reise geht. Die Sitze sind richtig geformt, so daß auch lange Fahrten nicht sonderlich ermüden. Dies gilt vor allem für die auch während der Fahrt verstellbaren vorderen Einzelsitze, deren durchgebogene Lehnen dem Oberkörper festen Halt geben.

Die Gepäckraumfrage, ein Kriterium jedes Heckmotorwagens, wurde hier besonders geschickt gelöst. Um mit vier Erwachsenen eine wochenlange Expedition zu unternehmen, dafür eignet sich der Fiat 600 natürlich nicht. Ein Ehepaar mit ein oder zwei Kindern kann aber ohne weiteres damit seine Urlaubsreise machen. Hinter dem Rücksitz hat nämlich immerhin ein recht ordentlicher Koffer nebst einigem Kleingepäck Platz, letzteres kann außerdem noch unter der Vorderhaube untergebracht werden, wo sich fernerhin der Tank, Reserverad, Werkzeug sowie — versteckt — Batterie und Bremsflüssigkeitsbehälter befinden. Wenn man aber nur mit zwei Personen auf große Fahrt geht, dann kann man die hintere Lehne vorklappen. Deren Rückseite, die mit Gummi belegt und ringsum mit einem (leider etwas zu niedrigen) Bord versehen ist, bildet dann zusammen mit dem Gepäckraum eine große Ablage, die nun wirklich genügt, um sich gepäckmäßig normalerweise keine Beschränkung mehr auferlegen zu müssen. Die vorklappbare Rückenlehne, die dem Sechshundert fast den Charakter eines Kombiwagens verleiht, ist eine primitive, doch trotzdem oder vielleicht gerade deshalb grandiose Angelegenheit.

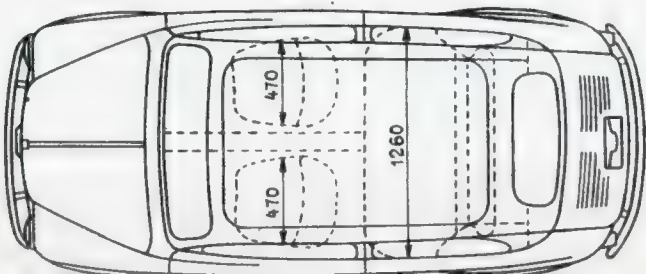
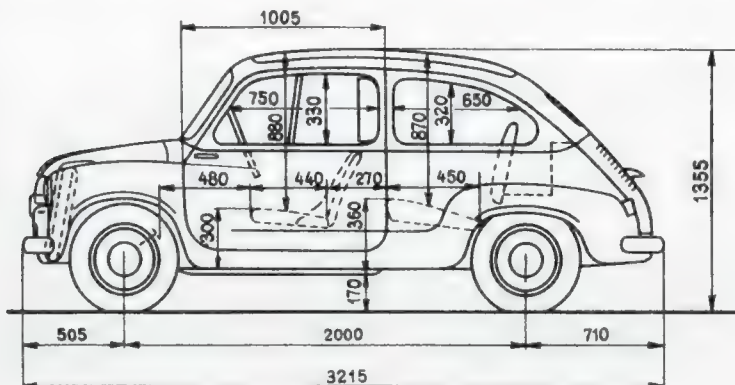
Etwas sorgfältiger könnte zwar das Finish der Karosserie schon sein, aber dieser Wagen be-



steht derart durch seine vielen Vorzüge, seine originellen Ideen, daß man ihm kleine Mängel leichten Herzens verzeiht. Seine Ausstattung ist einfach, jedoch absolut zweckmäßig. An Zubehör ist nicht viel, aber eigentlich alles Notwendige vorhanden. Die vorbildlich ausgelegten, parallellaufenden Scheibenwischer kehren automatisch in ihre Endstellung zurück, die Blinker dagegen müssen von Hand zurückgeschaltet werden. Aus Billigkeits- und Platzgründen verzichtete Fiat wie schon früher beim 500 C und ebenso wie auch Renault auf Kurbelfenster. Die Vorderhälfte der Türscheiben kann man jedoch ganz zurückschieben. Außerdem sind am hinteren Türrahmen innen noch drehbare Lüftflügel aus Plexiglas befestigt, mit deren Hilfe man vor die Lüftung beliebig intensivieren und andererseits hinten lästige Zugluft ablenken kann. Außer diesen Flügeln bestehen alle Scheiben aus Sekurit, einschließlich der Windschutzscheibe, in der wir lieber Verbundglas sähen. Hervorragend ist die Sicht nach allen Seiten, auch nach rückwärts übrigens, was deshalb bemerkenswert ist, weil

dies bislang ohne Stufenheck noch bei keinem anderen Wagen recht gelungen war. Hier beim kleinen Fiat hat man es geschafft. Einwandfrei bequemen Einstieg ermöglichen die zwei breiten Türen, die allerdings von vorn nach hinten aufgehen. Die Vorderhaube wird vom Fahrersitz aus geöffnet, die (nicht absperbare) Motorhaube von außen. Hierunter ist, abgesehen vom Ölfilter und den hinteren Zündkerzen, alles bestens zugänglich angeordnet. Links blieb eine Menge Platz ungenutzt, wo man vielleicht an besonderen Halterungen das Werkzeug oder einen Reservekanister befestigen könnte. Zwar gehen 27 Liter in den Tank, die für immerhin 400 Kilometer reichen, aber sicher ist sicher.

Der Fiat 600 wird nicht nur von den Fachleuten, sondern auch vom mehr oder weniger sachkundigen Publikum als Sensation des Modelljahres 1955 betrachtet. Das beweist der lebhafteste Auftragseingang, den Werk und Händler verzeichnen. Ihm auf viele lange Jahre einen sicheren Erfolg vorauszusagen, dazu bedarf es nicht der Gabe eines Propheten. *Werner Oswald*





Das Dornier Delta, einmal von vorn, einmal von hinten. Es sieht kurioserweise vorn und hinten gleich aus, die Front ist nur an den Scheinwerfern und dem Scheibenwischer, das Heck an den Schlußlichtern zu erkennen. Das verbilligt natürlich die spätere Produktion des Fahrzeugs. Wenn man es dann vielleicht zweifarbig lackiert, wird es auch gleich gefälliger aussehen.

Zum Ein- und Aussteigen wird die Türe hochgeklappt. Es geht ganz bequem, weil die Türe federbelastet ist. Das Lenkrad und das kleine Armaturenbrett bleiben stehen, hindern aber nicht beim Einstieg.

Dornier hat auch

Mit der einzigen Ausnahme von BMW hat sich bisher merkwürdigerweise keine der altrenommierten Automobil- und Motorradfabriken des aktuellen Themas Rollermobil angenommen, wobei diese Passivität gerade bei den letzteren angesichts des nachlassenden Motorradgeschäftes nicht ohne weiteres begreiflich erscheint. Es sind außer BMW ausgesprochene Außenseiterfirmen, die sich der Rollermobile mit viel Liebe und Begeisterung annehmen, wobei vor allem das lebhafteste Interesse der Flugzeugindustrie auffällt.

Nach Messerschmitt und Heinkel tritt nun auch Dornier als dritte bekannte Flugzeugfirma mit einem derartigen Fahrzeug auf den Plan. Mit einer Reihe interessanter Ideen, die darin verwirklicht sind, halten wir es für einen beachtlichen Diskussionsbeitrag zu der aktuellen Frage, welche endgültige Gestalt die Rollermobile in Zukunft annehmen werden. Wir sind den Dornier-Werken und ihrem Juniorchef dankbar, daß sie uns den Prototyp ihres neuen Fahrzeugs

vorführten. Selbstverständlich besteht allseits darüber völlige Klarheit, daß es bis zur Serienreife noch erheblicher Entwicklungsarbeit bedarf, weshalb die Einzelheiten und Eigentümlichkeiten des einzigen bisher vorhandenen Versuchsmodells noch keine definitive Beurteilung erlauben. Die Grundmerkmale des Fahrzeugs aber sind schon ihrer Neuartigkeit wegen interessant genug.

Das „Dornier Delta“ — so soll es nach dem Willen seiner Schöpfer heißen — ist ein außerordentlich geräumiger Viersitzer mit der zunächst frappierenden Eigentümlichkeit, daß die hintere Sitzbank entgegen der Fahrtrichtung angeordnet ist. Wie das vom Publikum aufgenommen wird, muß man abwarten. Ein Gewinn dabei ist auf jeden Fall der erhöhte Schutz bei Unfällen, außerdem für den Techniker die hervorragende Raumaussnutzung, äußerst günstige Gewichtsverteilung durch die Massenkonzentration sowie die bei einem Viersitzer nur hierdurch ermöglichte Symmetrie des Fahrzeugs, die eine beson-

ders rationelle Fertigung erlaubt. Sowohl der vordere wie der hintere Sitzraum wird durch je eine hochklappbare Türe bestiegen, das Fahrzeug sieht vorn und hinten nahezu gleich aus. Die hintere Sitzbank kann herausgenommen werden, so daß ein ziemlich großer Transportraum zur Verfügung steht. Man kann aber auch mit wenigen Handgriffen die beiden Sitzbänke zu einer 1,80 Meter langen, durchgehenden und völlig ebenen Schlafgelegenheit für 2 Personen umwandeln. Das Dornier Delta ist demzufolge ein recht vielseitiges Vehikel, Personenwagen, Kleintransporter und Campingfahrzeug in einem, ein echter kleiner Kombi.

Im Sinne der Massenkonzentration ist es auch, daß der Motor genau in Fahrzeugmitte zwischen bzw. unter den Sitzen angeordnet wurde. Im Prototyp befindet sich ein 200 ccm-Ilo-Motor, er ist eigentlich nur drin, damit der Apparat überhaupt fahren kann. Dornier macht sich nämlich darüber keine Illusion, daß er für

Das Dornier Delta erinnert ein wenig an eine Eisenbahn-Draisine, aber die ihm zugrunde liegenden Ideen sind durchaus einleuchtend.

Von der Seite gesehen vermag man erst recht nicht ohne weiteres zu sagen, was beim Dornier Delta vorn und hinten sein soll.





Genau wie zum Fahrersitz gelangt man auch zur hinteren Sitzbank, wenn die Hecktüre hochgeklappt wird. Merkwürdig ist es schon, wenn man in einem Kraftfahrzeug nach rückwärts guckt, aber man gewöhnt sich wohl daran.



Bei herausgenommenem Rücksitz steht ein ziemlich großer Transportraum zur Verfügung. Zwischen den Sitzen wird die Motorhaube sichtbar. Daran auf dem Bild rechts befindliche Hälfte ist abnehmbar, unter dem festen Teil befindet sich der Kraftstofftank, Einfüllöffnung dazu links außen am Fahrzeug. - Weitere Möglichkeit rechts: Schlafgelegenheit für 2 Personen.



ein Rollermobil

sein derzeit 360 kg schweres Fahrzeug allermindestens 400 ccm braucht, und zwar nach Möglichkeit einen Zweizylinder-Viertakt-Boxer. Und das ist zur Zeit sein größter Kummer, daß es diesen Motor, wenigstens als für Kraftfahrzeuge geeigneten Einbaumotor, nicht gibt. Diesen Kummer haben bekanntlich auch noch andere Leute, die Rollermobile bauen wollen. Wir wundern uns ja schon lange darüber, daß nicht allein die Motorradindustrie in bezug auf die Rollermobile, sondern auch Motorenfirmen wie Ilo und Sachs in bezug auf die hierzu benötigten Triebwerke herzlich wenig Initiative an den Tag legen. Offenbar muß sich auch da erst ein Außen-seiter auf tun, der die Entwicklung passender Motoren in Schwung bringt. Die Konzeption, die Dornier für sein Fahrzeug gewählt hat, bietet sich im übrigen geradezu an, die schon oft vorgeschlagene Unterfluranordnung des Motors vorzunehmen.

Zu dem Motor, den es eben noch nicht gibt, will man ein Vierganggetriebe haben, das sich

unter dem Lenkrad schalten läßt, wobei die Ganganordnung der im Auto üblichen entsprechen soll. Im Augenblick befindet sich im Versuchswagen noch das zum Ilomotor gehörige Dreiganggetriebe, das in keiner Weise den Ansprüchen genügt. Die motorradmäßige Folgeschaltung wird jedoch bereits ebenfalls unter dem Lenkrad bedient, sie funktioniert nach kurzer Gewöhnung ganz ordentlich. Eine Ganganzeige ist in Form farbiger Leuchten im Tachometer vorhanden, die gleichzeitig die höchstzulässige Geschwindigkeit in den Gängen kennzeichnen. Der Hinterradantrieb erfolgt über Gelenkwelle und Differential.

Alle 4 Räder des Dornier Delta sind einzeln aufgehängt und gefedert, wobei Längslenker in Verbindung mit Federbeinen (Spiralfedern und hydraulische Stoßdämpfer) Verwendung finden. Die Vierradbremmen werden hydraulisch betätigt, als Reifengröße ist 2,50-12 vorgesehen. Der Radstand beträgt 1720 mm, die Spur vorn und hinten 1210 mm. Das Fahrzeug ist 2780 mm

lang, 1400 mm breit und 1420 mm hoch, innen ist es 1250 mm breit. Seine eigentümliche Bauart gewährleistet eine optimale Ausnutzung der Grundfläche und des zur Verfügung stehenden Raumes.

Ob überhaupt und wann das Fahrzeug zur Serienproduktion gelangt, ist vorerst noch nicht abzusehen, zumal die Dornier-Werke selbst zwar über eine entsprechende Kapazität verfügen, hierüber aber erst dann disponieren wollen, wenn die Entwicklung der nächsten Zeit geklärt hat, inwieweit eine Wiederaufnahme des Flugzeugbaues in Betracht kommt. Unter Umständen wäre auch ein Lizenzbau bei anderen Firmen möglich. Nach Lage der Dinge dürfte jedenfalls kaum vor Mitte oder Ende 1956 an diese Serienherstellung des Dornier Delta zu denken sein. Die Dornier-Werke sind der Ansicht, daß bei einer Monatsproduktion von etwa 1500 Stück der Verkaufspreis unter 3000 DM liegen könne. Doch bis dahin hat es wohl noch lange Weile.

Werner Oswald

Und wenn man spaßeshalber beide Türen hochgeklappt läßt, dann denkt man beim Anblick des Fahrzeuges weniger an die Draisine als vielmehr an einen Hubschrauber.

Fahrersitz des Dornier Delta. Beim Prototyp ist manches noch ein wenig behelfsmäßig und roh, im Augenblick ist dies aber noch belanglos. Werkfotos (10) Toni Schneiders





Müßte das sein?

16. Über den Umgang mit Radfahrern

Dem ersten Anschein nach gehört ein derartiger Unfall zur Kategorie der offenbar unvermeidlichen Zusammenstöße. Ein Personenwagen fährt mit mittlerer Geschwindigkeit seinen heimatlichen Penaten entgegen, sieht zwei nebeneinanderfahrende Radfahrer — welch vertrautes Bild — die Straße entgegenkommen. Ein Männlein und ein Weiblein, Hand in Hand, ein wenig miteinander schäkernd. Wer sollte Böses dabei denken? Plötzlich jedoch, so plötzlich, daß nachher niemand mehr sagen konnte, wieso und weshalb, bogen die beiden liebenden Radfahrer links ab, und zwar genau vor den Mercedes. Dieser, wild bremsend, stellte sich quer und erwischte die beiden dergestalt, daß sie als Zeugen für die weitere Betrachtung des Falles ausschieden. Zu vermerken bliebe nur noch die Länge der Bremsspur: 32 Meter einschließlich der Blockierspur. Das besagt, daß der Mercedes rund 60 auf dem Zeiger hatte, also keineswegs aufreudig schnell fuhr.

Jedermann wird sagen, bei diesem Sachverhalt trifft den Fahrer des Personenwagens keine Schuld. Und das ist auch unsere Meinung. Mit der Frage nach der Schuld ist aber noch keineswegs beantwortet, ob der Unfall nicht doch vielleicht vermeidbar war. Gewiß läßt sich darüber trefflich streiten, wie die Beurteilung eines „Parallelfalles“ durch zwei verschiedene Gerichte beweisen mag.

Da wurde nämlich ein Kraftfahrer wegen fahrlässiger Tötung verurteilt, weil man eine Schuld darin sah, daß er den Zusammenstoß mit einem plötzlich abbiegenden Radfahrer nicht vermieden hatte. Als dieser nach links abbog, sei der Personenwagen noch 22 Meter entfernt gewesen. (Wie das so genau festgestellt werden konnte, wird im Urteil nicht erwähnt.) Bei Berücksichtigung einer Schrecksekunde von 0,6 Sekunden, in der der Wagen bei 40 km/st eine Strecke von 5,5 Meter zurücklegte und bei einer Bremsstrecke von 8—10 Meter zuzüglich einer Strecke von 2 Meter für das Ansprechen der Bremsen ergäbe sich eine Gesamtstrecke von 17,50 Meter. Wenn der Fahrer achtgegeben hätte, so argumentierte das Gericht weiter, mußte er sein Fahrzeug auf dieser Strecke zum Halten bringen. Der Unfall wäre damit verhütet worden. Die dieser Rechnung zugrunde liegenden Werte seien nicht überfordert, zumal bei jugendlichen Fahrern, die oft ein undiszipliniertes Verhalten an den Tag legten, erhöhte Vorsicht geboten sei.

Dieses Urteil konnte an sich nur ein Depp unwidersprochen hinnehmen. Der Kraftfahrer war keiner. So kam es denn zu folgenden Ausführungen des Oberlandesgerichts. „Nach einhelliger Rechtsprechung braucht der Kraftfahrer normalerweise nicht mit einem vorschriftswidrigen Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer zu rechnen. Eine Ausnahme gilt jedoch bei alten oder gebrechlichen Leuten und bei Kindern. Ebenso muß ein erkennbar verkehrswidriges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer beachtet werden. Nach Feststellung der Strafkammer ist der Radfahrer bis zu seinem plötzlichen Abbiegen ordnungsgemäß gefahren.

Der Angeklagte konnte also darauf vertrauen, daß er ordnungsgemäß weiterfahren werde. Es handelt sich um einen 15jährigen Lehrling, für den nicht die Gesichtspunkte in Betracht kommen, die für das Verhalten von Kindern gelten... Ein Kraftfahrer darf bei einem Jungen solchen Alters grundsätzlich davon ausgehen, daß dieser unbeschränkt fahrträchtig ist und sich bei einer solch einfachen Verkehrssituation nicht völlig verkehrswidrig benimmt...“

Merken Sie etwas, verehrter Leser? Praktisch ist in dieser Urteilsbegründung alles drin, was wir zu solchen Fällen zu sagen haben. Die Sache hat nur einen Haken. Unser Fall ist nämlich gar kein echter Parallelfall. Hier kamen die Radfahrer von vorn, sie sahen den Wagen kommen: ein Grund mehr für dessen Fahrer, sich darauf zu verlassen, daß alles klarging. Bleibt nur die Sache mit dem ordnungsmäßigen Verhalten.

Diese Radfahrer verhielten sich nicht ordnungsgemäß, dieweil sie nebeneinanderfahren und — was noch nachdenkenswerter ist — sie hielten sich an den Händen gefaßt und alberten miteinander herum, so wie es verliebte junge Leute im Frühling zu tun pflegen. Verliebte sind keine Kinder — juristisch gesehen; aber sie sind wie Kinder — menschlich gesehen. Darauf sollte man irgendwie Rücksicht nehmen.

Nun kommt es hier weniger auf das Verliebtsein an. Unfallfreie Fahrer zeichnen sich durch die beneidenswerte Fähigkeit aus, schon vorher zu fühlen, was nachher kommen kann. Wer diese Fähigkeit nicht hat, muß diesen sechsten Sinn durch erhöhte Aufmerksamkeit ausgleichen. Diese Radfahrer hätten größte Aufmerksamkeit verlangt. Wer in solchen Situationen arglos weiterfährt und denkt, sollen doch die anderen (lies schwächeren) aufpassen, kracht über kurz oder lang in eben solch einen anderen hinein, gleichgültig, ob er hupt oder das in aller Stille — gewissermaßen — tut. Es ist doch ganz bezeichnend für unsere derzeitige Situation, daß Kraftfahrer, die mit Fußgängern, Radfahrern und sonstig tretendem Volk wenig Federlesens machen, daß eben die gleichen Leute geradezu kindisch vorsichtig beispielsweise einen Lastzug mit schlenkern dem Anhänger überholen. Im ersten Falle kann ihnen nichts passieren und schuldig können sie auch nicht sein, wenn etwas Unvorhergesehenes geschieht; im zweiten geht's um den eigenen Kragen.

Wir kennen eine Menge alter Hasen, die sich mit Motorrädern und dergleichen Untersätzen mehr fortbewegen. Wir sagten „alte Hasen“ und meinen damit nicht jenes junge Gemüse, das vermittels Motors und zweier Räder die Sturm- und Drangjahre abreagiert. Unter diesen alten Fahrern gilt das Wort, daß Radfahrer und Hühner mit besonderer Vorsicht anzugehen sind. — Merken Sie wieder etwas? Das sagen Leute, die mit ihrer Maschine bei jeder Berührung mit Fremdkörpern zu Boden müssen, denen deshalb die Schuldfrage gänzlich gleichgültig ist, die aus reinem Selbsterhaltungstrieb um Zweigeräderte

einen großen Bogen machen. Wir sollten das auch tun. Ab morgen — oder besser gleich heute. Wegen der Unfallverhütung.

Eines ist an diesem Fall noch bemerkenswert. Der Fahrer war keiner von den ganz wilden, dieweil er nämlich schon — nichts Gutes ahnend — den Fuß vom Gas weg ans Bremspedal gelegt hatte. Erschüttert war er nur nachher, daß sein Wagen trotz tadellos fassender Bremsen nicht eher zum Stehen kam, eine Beobachtung übrigens, die alle Leute, die sich irgendwie mit der Bearbeitung von Verkehrsunfällen zu befassen haben, immer wieder machen: Viele Menschen haben eine völlig falsche Vorstellung von der Wirksamkeit ihrer Bremsen. Wie lange, glauben Sie — verehrter Leser — rollt Ihr Wagen noch weiter, wenn Sie bei 40 km/st eine ausgesprochene Notbremsung durchführen? — Bitte beantworten Sie sich selbst einmal diese Frage, bevor Sie weiterlesen. Möglicherweise sind Sie nachher platt; so platt vielleicht wie ein gewisses rollendes Mädchen.

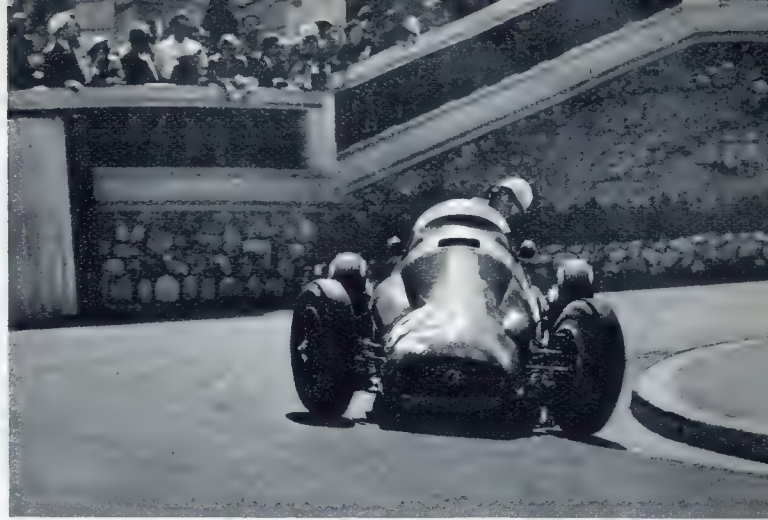
Was sie uns an Dingen über beinahe gehabte Unfälle, die sie nur wegen ihrer guten Bremsen vermeiden konnte, erzählte, ging schlechterdings nicht auf die berühmte Kuhhaut. Im Verlaufe eines Gesprächs mit ihr tauchte bei uns der Verdacht auf, daß auch sie von den Möglichkeiten einer Bremse völlig falsche Vorstellungen hatte. Das vorsichtig und mit dem nötigen Takt erwähnt, brachte die treffliche Dame alsbald auf den nächsten Baum, und sie bot uns allen Ernstes folgende Wette an: 5 Meter vor einer Hauswand sollte ein Kreidestrich auf die Fahrbahn gezeichnet werden. Auf eben diesem Strich wollte sie bei 40 km/st (eher etwas mehr als weniger!) zu bremsen beginnen und dann mit ihrer Fuhr keine Berührung mit der Wand bekommen. Gesegnete Himmelfahrt dachten wir noch, mußten dann aber die Kleine geradewitz gewaltsam von ihrem Vorhaben abbringen. Auch sollte man niemals wetten, wenn man sich seines Gewinnes absolut sicher ist. Schließlich nützt einem ein toter Wettpartner relativ wenig und endlich wäre es wirklich schade um das schöne Blondköpfchen gewesen, so einfach an eine häßliche Hauswand geknallt zu werden.

Bei 40 km/st legt unser Mädchen 11,1 Meter in jeder Sekunde zurück. Bei einer mittleren Verzögerung während der Bremsung von 4 m/sec² — das ist schon ein verflüxt guter Wert für ein rollerfahrendes Hundertpfundmädchen — würde sie bis zum Stillstand noch rund 16 Meter zurücklegen. Die Ärmste. Das hatte sie offenbar nicht gewußt. — Und Sie?

Nun, normale Wagenbremsen bringen auch auf nicht sonderlich griffigem Untergrund mindestens 5 m/sec² Verzögerung. Damit braucht man bei 40 km/st rund 12 Meter Bremsweg, bei 60 km/st schon 30 Meter, bei 90 km/st bereits über 60 Meter. Reinen Bremsweg — versteht sich — Reaktionszeit und Ansprechzeit nicht mitgerechnet.

Und die größte Verzögerung bringen die Bremsen, wenn sich die Räder noch soeben drehen; nicht etwa, wenn sie blockieren. Das nur zur Wiederholung! Bu.

Rennwagen-Roulette von Monte Carlo



Der abenteuerliche Kurs von Monte Carlo beginnt am Hafenkai von Monaco, führt nach einer 180°-Kurve an ihn zurück, dann die lange steile Rampe zum Kasino empor, in zwei engen Kurven zum Bahnhof hinab, schlägt einen rechtwinkligen Haken der wiederum ans Meer führt, durchläuft einen langen Tunnel, dem unmittelbar eine Links-Rechts-Schikane folgt, und kommt dann nach einer scharfen Linkskurve zurück an den Hafen zu Start und Ziel. Seit 1937 hielt Caracciola mit 1:46,5 = 107,5 km/st den Rekord für die 3,145 km lange Runde. Aber schon am ersten Trainingstag des Großen Preises von Europa 1955 wurde dieser Rekord von den meisten Fahrern ganz erheblich unterboten. Der Veranstalter hatte, um möglichst viele Zuschauer zu diesem Feiertags-Training — es war Himmelfahrtstag — zu locken, die Startplätze für die ersten drei Wagen von den gefahrenen Zeiten des ersten Trainingstages abhängig gemacht. Dieser Unsinn brachte Hans Herrmann einen schweren Sturz und Daimler-Benz den Verlust eines Rennwagens ein.

Himmel und Mittelmeer waren gleichermaßen azurfarben, als am Donnerstagnachmittag die ersten Rennmotoren mit dem abgehakt heiseren Röcheln hungriger Raubtiere aufheulten. Im Hafen lagen die Luxus-Yachten der Reichen Europas, die sich alle miteinander gegen Reeder Onassis' Privatjacht wie Beiboote ausnahmen. Und dann begann der Kampf um die vorderen drei Startplätze. Es stellte sich sehr rasch heraus, daß in die Auseinandersetzung der beiden Werksteams von Mercedes und Lancia mit ihren Spitzenfahrern Fangio und Moss einerseits sowie Ascari und dem jungen Castellotti andererseits das Ferrariteam gar nicht und von Maserati nur ihr bester Mann Behra eingreifen konnten. Und als dann schon feststand, daß Fangio und Moss mit Ascari zusammen die vielbegehrten und auf dem engen Monte Carlo-Kurs vielleicht entscheidenden Plätze in der ersten Reihe erobert

hatten, versuchte der dritte Mercedes-Fahrer Herrmann weiterhin, seine Zeit zu verbessern, wurde auch von Runde zu Runde auf der ihm unbekannteren Strecke schneller, bis er dann, kurz vor Trainingschluß, aus der schnellen Linkskurve der steil aufwärts führenden Avenue de Monte Carlo herausgetragen wurde. Der Mercedes geriet ins Schleudern, drehte sich und prallte gegen die steinerne Balustrade, die er zerschmetterte. Seine Räder hingen über dem Abhang; wenige Zentimeter vor dem Punkt, wo er das Übergewicht bekommen und abstürzen würde, blieb er stehen. Herrmann kam mit schmerzhaften Beckenverletzungen davon, wird aber ziemlich lange aussetzen müssen. Sein zeitweiliger Verlust, wie der des Wagens, sind die Quittung für eine Regie, die vom Nachwuchsfahrer immer nur Zeiten und noch bessere Zeiten verlangt, dabei aber seine systematisch aufbauende Schulung vernachlässigt.

Die in den drei Trainingstagen von den Konkurrenten gefahrenen Rundenzeiten ergaben für den in strahlende Riviera-Sonne getauchten Renntag folgende Startaufstellung:

Moss (Mercedes) 1:42,6	Ascari (Lancia) 1:41,1	Fangio (Mercedes) 1:41,1
	Behra (Maserati) 1:42,5	Castellotti (Lancia) 1:42
Musso (Maserati) 1:44,3	Villoresi (Lancia) 1:43,7	Mieres (Maserati) 1:43,7
	Simon (Mercedes) 1:45,4	Trintignant (Ferrari) 1:44,4
Manzon (Gordini) 1:46	Hawthorn (Vanwall) 1:45,6	Perdisa (Maserati) 1:45,6
	Taruffi (Ferrari) 1:46,4	Farina (Ferrari) 1:46,1
Schell (Ferrari) 1:46,9	Rosier (Maserati) 1:46,8	Bayol (Gordini) 1:46,7
	Pollet (Gordini) 1:49,4	Chiron (Lancia) 1:47,3



Bild oben:

Farina auf Ferrari in einer der unendlich vielen Kurven.

Der Start zum fast langweiligen und dennoch dramatischen Rennen in Monte Carlo.



Fotos:
Weitmann (6), Wieselmann (1)

Mercedes hatte den Trainingswagen dem Franzosen Simon überlassen. Dieser Wagen besaß noch nicht die an die Vorderräder verlegten Bremsen und den kürzeren Radstand von 2.15 m, auch lag seine Motorleistung unter der der beiden Fahrzeuge von Fangio und Moss, die jetzt etwa 290 PS abgeben dürften gegenüber den 260—265 der Ferrari und Maserati. Bei Ferrari hatte man zum Schaden der Straßenlage den Radstand verlängert, während grundlegende Änderungen am Lancia nicht erkennbar waren. Farina und Taruffi waren mit dem Ferrari nicht besonders glücklich, es fehlte offensichtlich an Leistung im mittleren Drehzahlbereich. Der neue, eigens für Monte Carlo konstruierte 2 Zylinder-Ferrari gibt bei 4000 U/min 30 PS mehr als der 4 Zylinder ab, aber bei ihm fehlt es noch im oberen Bereich. Und Altmeister Chiron, dem das Turiner Werk den vierten Werks-Lancia anvertraut hatte, mag sich wehmütig der Zeiten erinnern haben, als er in seiner Heimatstadt schon einmal gewonnen hatte. Aber das war 1930, vor einem Vierteljahrhundert; der Monegasse hätte seinen Landsleuten ein würdigeres Schauspiel bereitet, wenn er vor dem Rennen auf einem der alten Bugatti seiner großen Zeit eine Ehrenrunde gefahren wäre. Trotzdem wollte es das launische Glück der Roulettestadt, daß er seinen Lancia, wenn auch 5 Runden zurück, auf einen annehmbaren 6. Platz brachte.

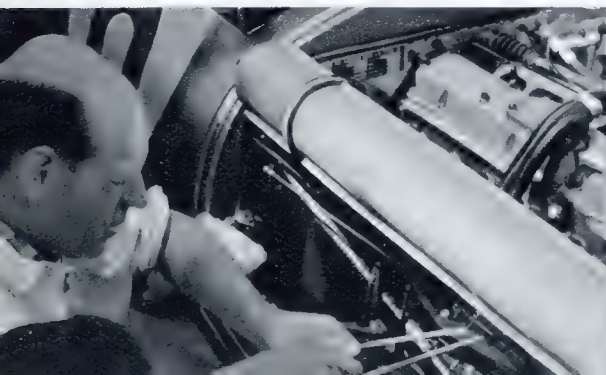
Denn das Glück war diesmal bei den Bedächtigen. Zuerst sah alles nach einem überwältigenden Mercedes-Sieg aus: Fangio und Moss nahmen überlegen die Spitze, nachdem sich Castellotti zu Anfang eine Zeitlang zwischen ihnen gehalten hatte, und vergrößerten ihren Abstand zum Mittelfeld ständig. Dies Mittelfeld bestand aus Castellotti, Ascari, denen die drei Maserati-Fahrer Behra, Mieres und Perdisa folgten, dann Trintignant und Schell auf Ferrari, Hawthorn auf seinem

Vanwall und Simon mit dem dritten Mercedes. Farina war in eine der unzähligen kleinen Kollisionen verwickelt und mußte schon nach der ersten Runde halten, konnte aber nach etwas mehr als 1 min wieder ins Rennen. Zuerst schien es, als könnten die Lancia-Fahrer Ascari und Castellotti das Tempo der Mercedes halten, aber dieser Eindruck verging bald, als diese die ersten paar Runden des Stadtkarussells hinter sich hatten. Tatsächlich waren die Mercedes auf diesem Kurs so überlegen, daß das Rennen geradezu an Spannung verlor. Während die deutschen Wagen dicht hintereinander mit unheimlichem Lärm ihre Runden zogen, ereignete sich einiges in ihrem Rücken. Mieres stellte seinen Maserati beiseite. Manzon drehte sich und schied aus, ebenso Rosier. Castellotti mußte an die Boxen und verlor Zeit. Behra griff Ascari an, und der Exweltmeister konnte nicht verhindern, daß der Maserati vorbeizog und bald 10 Sekunden Vorsprung vor ihm hatte, die Behra weiter ausbaute. Simon kommt mit dem Mercedes im Rennen nun doch nicht zurecht, vielleicht geht der Motor auch nicht richtig, jedenfalls muß er an die Boxen und aufgeben. Villoresi wird des Lancia nicht richtig froh, noch viel weniger Chiron, der laufend überrundet wird. Taruffi muß eine Viertelstunde lang an die Boxen und übergibt seinen Wagen dann an den neu ins Ferrariteam aufgenommenen Belgier Frère, der ihn notgedrungen als Schlußlicht fährt. Nach 40 Runden hat kaum noch jemand vom Publikum einen Überblick über die Lage, denn bei dem kurzen Kurs wird laufend überrundet.

Aber eins wird evident: Moss greift Fangio an. Der Engländer meistert den Mercedes souverän, kommt, wenn er durch einen langsameren Konkurrenten gelegentlich von Fangio abgequetscht wird, im Nu wieder auf und drückt. Inwieweit das der Stallorder entspricht, bleibt zweifelhaft,

An den Mercedes-Boxen! Bild links: Kerzenwechsel vor dem Rennen. Die Kerzen müssen wegen ihrer tiefen Lage wegen mit ausgesprochen gynäkologischen Werkzeugen befümmelt

werden. Bild Mitte: Simon wird von Neubauer instruiert. Bild rechts: Annemarie aus Paris blickt in Geyers Rundentabelle . . .



auf alle Fälle hat man den Eindruck, daß Moss Fangios Tempo mit Leichtigkeit hält — und plötzlich kommt er aus der 50. Runde allein zurück. Fangio hat seinen Mercedes am Bahnhof von Monte Carlo mit unbekanntem Schaden wegstellen müssen. Behra, der nun an die zweite Stelle gerückt ist, wird für sein hervorragendes Fahren schlecht belohnt, muß er doch 2 min 45 sec an die Box. Inzwischen wird Perdisa angehalten, ein junger Maserati-Mann, der sich glänzend schlägt: Behra steigt um und beginnt neuerlich zu drücken, um den Anschluß an die Spitze wiederzugewinnen; Perdiss Wagen lag um diese Zeit schon eine Runde zurück. Als der junge Maserati-Mann dann auf dem Behraschen Wagen wieder ins Rennen geht, kommt gerade Ascari auf, und es ist interessant zu beobachten, wie er sich an diesen hängt und rundenlang sein Tempo hält.

Stirling Moss ist das einzige Eisen, das Mercedes noch im Feuer hat. Ascari liegt etwa 1½ Min. zurück, dahinter der sehr sauber fahrende Trintignant auf Ferrari, der wie seine Teamkollegen Farina und Schell nicht übermäßig schnell ist, aber außerordentlich stetig im Rennen bleibt. Behra hat sich wieder auf den 6. Platz vorgekämpft, und weiter hinten tut Farina sein Bestes, um die gleich zu Anfang verlorene Zeit wieder aufzuholen. So wird der junge Mille Miglia-Sieger also auch Monte Carlo gewinnen, glaubt man, wenn er Runde für Runde mit unvermindertem Tempo vorbeidonnert, — da kommt er plötzlich in der 80. Runde mit qualmendem Motor an die Boxen, steigt aus . . . zu Ende. Die Monteure werfen nur einen Blick auf den Motor, dann schieben sie den letzten Mercedes von der Bahn.

Und hinten drehen die Ferrari ruhig ihre Runden.

Während Neubauer noch das Siegesessen abbestellt, fehlt plötzlich der nun führende Ascari. Er ist an der Schikane ins Schleudern gekommen, hat mit seinem Lancia die Balustrade durchbrochen und ist mit sich überschlagendem Wagen ins Mittelmeer gestürzt. Einige Schwimmstöße, helfende Arme aus einem nahen Boot, und Ascari ist geborgen. Der Lancia liegt indessen auf dem Meeresgrunde, aber gottlob ist seinem Fahrer nichts passiert. Kommt nun endlich Behras Chance? Der hervorragend fahrende und allseitig beliebte Franzose hätte sie verdient, aber er dreht sich einige Runden später in der Linkskurve vor dem Kasino, wo der Maserati mit abgerissener Hinterachse liegen bleibt.

Nun ist Trintignant vorn, an den niemand gedacht hat, weil er so auffällig im Mittelfeld fuhr. Hinter ihm liegen Castellotti (Lancia) und Perdisa, dem dichtauf Farina folgt. Es gelingt diesem auch, Perdisa zu überholen, aber der Nachwuchsmann erkämpft sich seine Chance und überholt Farina wieder. Mit diesen beiden, die hinter den Führenden schon eine Runde zurückliegen, befindet sich nur noch Villoresi in derselben Runde. Castellotti verringert seinen Abstand zu Trintignant von Runde zu Runde; wenn er so weiterfährt, muß es ihm gelingen, den Führenden zu

überholen. Aber da muß er sich irgendwo gedreht haben, denn plötzlich hat er viel Zeit verloren, wie eben 10 sec in einem Grand Prix viel Zeit bedeuten können. Acht Fahrer sind noch im Rennen, und dabei bleibt es: Trintignant kommt mit 21 sec Vorsprung vor Castellotti ins Ziel — kein ganz überzeugender, aber ein schöner Sieg für Ferrari, der hier in Monte Carlo ganz ohne Chancen schien.

Als Resumé kann man feststellen, daß Mercedes-Benz wohl die weit-aus leistungsfähigsten und jetzt offenbar auch am besten liegenden Grand Prix-Wagen besitzt, die wider allgemeine Erwartung auch auf dem kurvigen und langsamen Monte Carlo-Kurs überlegen waren — aber sie hielten nicht. Sehr wahrscheinlich wird das schon in Spa beim nächsten Großen Preis anders sein, aber an der Côte d'Azur zumindest gab es lange Gesichter in den Mercedes-Boxen. Da durch das Pech von Ascari und Behra die nach den Mercedes schnellsten Wagen ausfielen, andererseits Farina und der schon jetzt hervorragende Castellotti durch Aufenthalte zurückgeworfen wurden, kamen diesmal jene zum Zug, die auf Warten gefahren waren, und Castellotti und Farina wenigstens noch auf den 2. bzw. 4. Platz. Sowohl Ferrari als auch Lancia brachten jeweils drei von vier an den Start gegangenen Wagen ins Ziel, wenn auch teilweise mit so großem Rückstand, daß sie bei normalerem Verlauf weit hinten geendet wären. Auf alle Fälle haben die Lancia-Rennwagen entgegen allen Erwartungen glänzend durchgehalten, und auch die Ferrari haben seit Pau und Bordeaux ihre Standfestigkeit zurückerlangt. In Untertürkheim wird man in den nächsten Wochen auf diesem Gebiet feberhaft und zweifellos mit Erfolg arbeiten.

Und wäre es übrigens nicht eine nette sportliche Geste, wenn man nach dem Rennen wie beim Tennis den siegreichen Gegner beglückwünscht?

H.U.W.

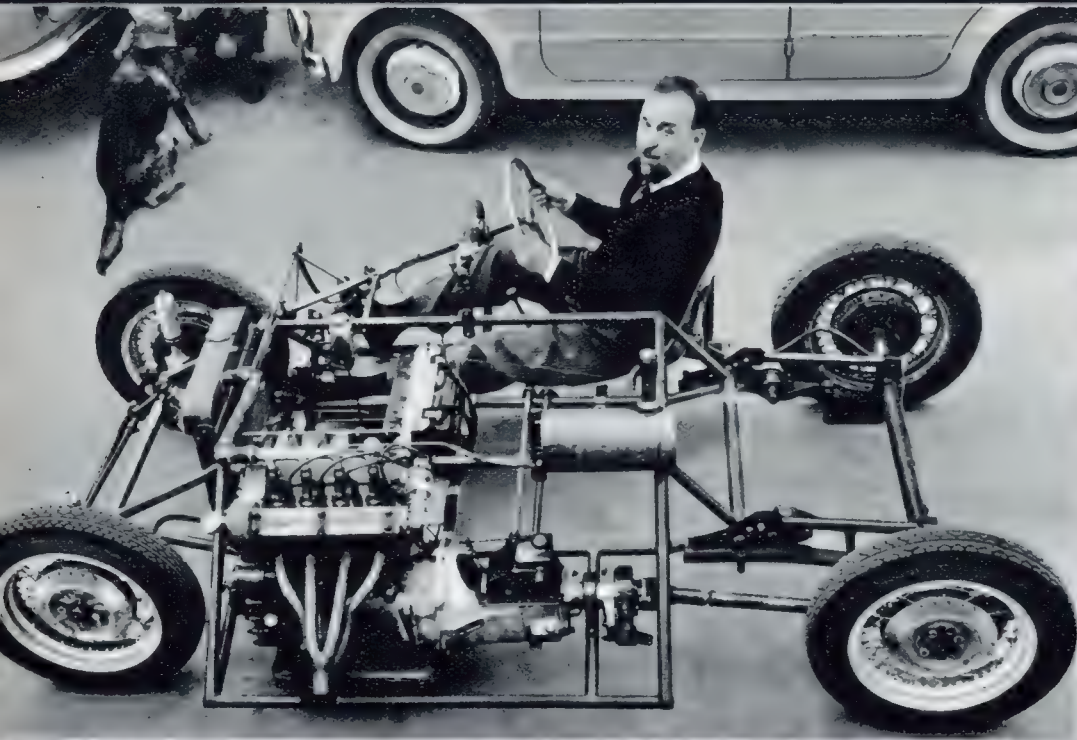
Resultate:

1. Trintignant, Ferrari, 2 st 58'10" (105,914 km/st)
2. Castellotti, Lancia, 2 st 58'30"
3. Behra, Maserati, 2 st 59'22" (99 Runden)
4. Farina, Ferrari, 2 st 59'28" (99 Runden)
5. Villoresi, Lancia, 2 st 59'59" (99 Runden)
6. Chiron, Lancia, 2 st 58'59" (95 Runden)
7. Pollet, Gordini, 2 st 59'50" (91 Runden)
8. Taruffi, Ferrari, 2 st 58'18" (86 Runden)
9. Moss, Mercedes, 2 st 58'22" (81 Runden)

Schnellste Runde: Fangio, Mercedes, 1 min 42"¼ = 110,568 km/st



Ascari (Lancia), nach dem Ausscheiden von Fangio und Moss bis zu seinem unfreiwilligen Bad klar führend.



Aus der bunten Welt der Rennbahn

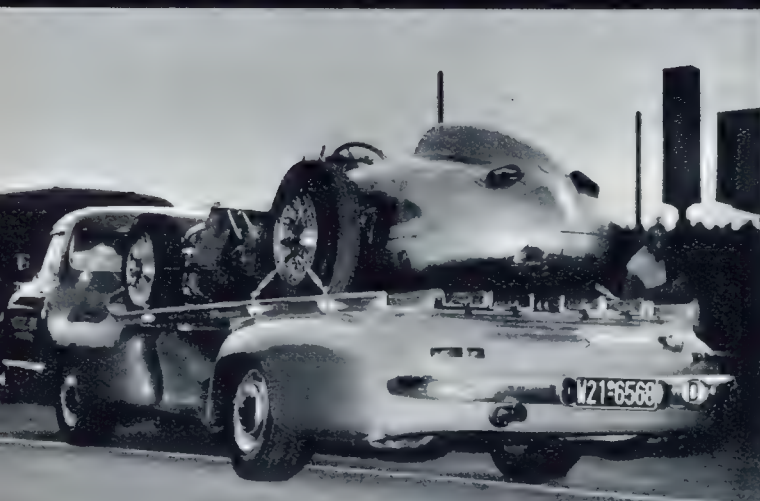
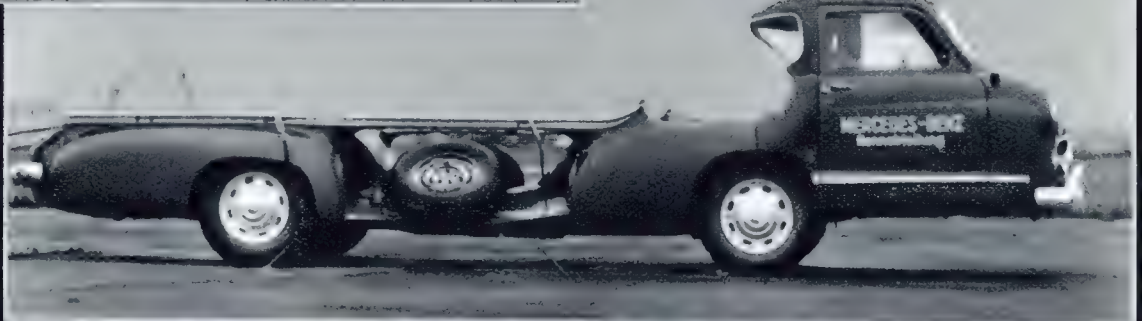
Dr. Damonte, der rasende Apotheker aus Turin, hat sich bei Nardi für Le Mans ein einzigartiges Auto bauen lassen. In einem ganz leichten Rohr-rahmenchassis mit Teleskopfedern vorn und Viertelelliptikauslegerfedern hinten sitzt linker Hand ein 750 ccm-Vierzylinder-Giannini-Motor, in der Mitte Kühler und Batterie und rechts außen der bärtige Apotheker selbst. Foto: Bernardet



Auf dem linken Bild sieht man Jean Behra bei Probefahrten mit dem lange angekündigten 1,5 Liter-Maserati-Sportwagen. Er fuhr auf dem Flugplatzkurs von Modena seine schnellste Runde mit 1 min 7 sec, während der Rekord, ebenfalls von Behra mit einem 2,5 Liter-Maserati-Grand Prix gefahren, bei genau 1 min liegt. Foto: Bernardet

Bei Daimler-Benz hat man den schnellsten Lastwagen der Welt gebaut, nämlich einen Rennwagen-Transporter, der mit einem 300-SL-Einspritzmotor ausgerüstet ist. Für eilige Fälle, wenn ein Rennwagen während des Trainings noch einmal ins Werk zurück muß... Dann rauscht dieser Schnelltransporter mit 170 km/st über die Autobahn. Und warum steht Geyer wie ein Denkmal im Bild? Er will die Vorderpartie des weiterentwickelten MB-Rennwagens verdecken, bei dem die Vorderradbremsten jetzt direkt an den Rädern liegen.

Fotos: Weitmann, Studio Schwaben



LEISTUNGEN, DIE AUFHÖREN LASSEN...

VOM OEL AUS DEUTSCHER ERDE



- Fast jeder dritte Autofahrer fährt heute mit deutschen Kraftstoffen!
- Von dem Jahresbedarf 1954 an Kraftstoffen im Bundesgebiet von rund 5 Millionen Tonnen wurden 1570000 Tonnen aus deutscher Förderung gedeckt!
- Die gesamte deutsche Erdölgewinnung betrug 1954 über 2,6 Millionen Tonnen!
- In vielen Gebieten Deutschlands ragen heute Bohrtürme in den Himmel. Im Emsland und im hannoverschen Raum z. B. arbeiten sie Tag und Nacht und fördern die wertvollen Öle — für die NITAG-Erzeugnisse.
- NITAG-Erzeugnisse werden in den modernen Raffinerien Lingen und Salzbergen gewonnen und stellen Leistungen dar, die dem höchsten Stand der Entwicklung entsprechen.

RAFFINERIE LINGEN . . .

Produktionsstätte der NITAG-Kraftstoffe. Verarbeitet Emsland-Öl auf Benzin, Dieselmotorkraftstoff, Flüssiggas und Petrolkoks: Jährlich rund 600 000 t! Modernste katalytische Crackanlage und Polymerisationsanlage.

*

Lingener Crackbenzin besonders hochwertig. Große Klopfestigkeit, startschnell, sparsam, rückstandsfrei — ein Kraftstoff mit „natürlicher Oktanreserve“! Wer ihn einmal gefahren hat, fährt ihn immer wieder!

RAFFINERIE SALZBERGEN . . .

Produktionsstätte der NITAG-Motoröle und NITAG-Industrie-Spezialöle.

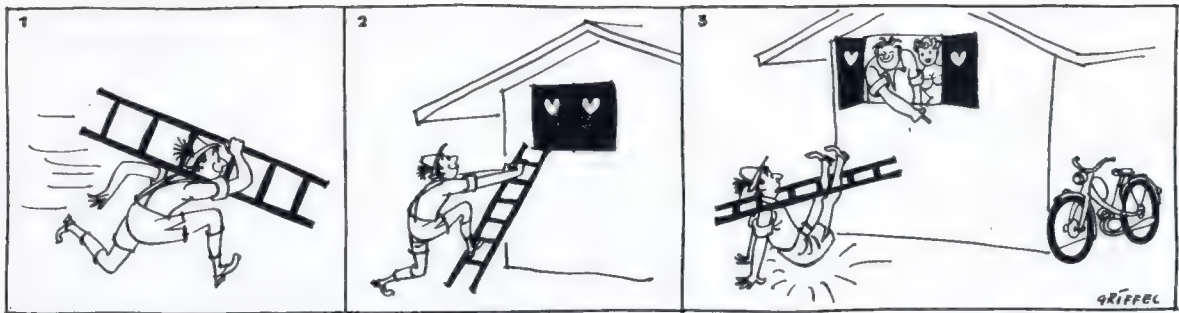
Ein modernes Werk auf dem ältesten Raffineriegelände Europas: 1860 gegründet. Neue Top-Vacuum-Anlage; Selektiv-Raffination zur Erzeugung hervorragender Schmierstoffe, insbesondere Motoröl. In einer Heißkontaktanlage werden die Erzeugnisse nochmals verfeinert und für den Markt „reif“ gemacht. Eine neue Entparaffinierungsanlage dient zur Gewinnung kältebeständiger Schmieröle. In dieser Raffinerie wurde auch das neue Hoch-

leistungs-Mehrbereichsöl mit HD-Eigenschaften, NITAG-Vitamol 1₂, entwickelt, das ganzjährig zu verwenden ist. Eine Spitzenleistung der Motorschmierung!

*

Männer mit Blick für die Zukunft schaffen — im Werk, im Labor und auf dem Prüfstand — aus dem deutschen Erdöl den Kraftstoff „nach Maß“, den Schmierstoff des persönlichen Vertrauens — NITAG! Der Erfolg ihrer Arbeit kommt allen Autofahrern dort zugute, wo der Strom des Öls aus deutscher Erde einmündet — an der NITAG-Tankstelle!





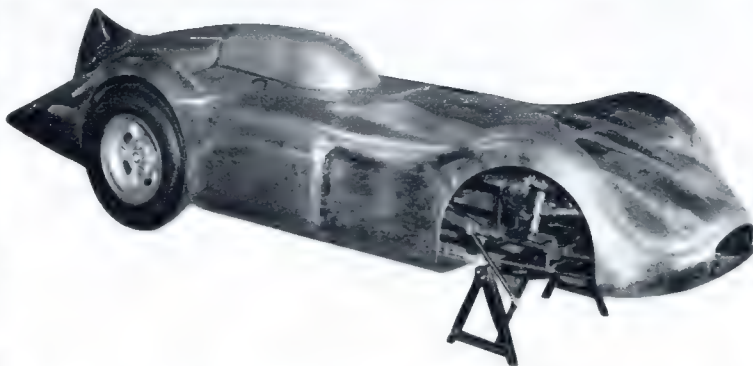
Die NSU-Quickly ist das meistgekauft Moped Deutschlands.
Jetzt nur noch DM 495.-

(Anzahlung DM 95.-)

Führerscheinfrei!
Steuerfrei!
Zulassungsfrei!

Nicht mehr laufen -
Quickly kaufen!

Runde um Runde



hält NSU jetzt 42 Bestleistungen in den Soloklassen von 50 bis 1000 ccm. Ob sich die weiteren Pläne verwirklichen lassen, ist inzwischen fraglich geworden, nachdem uns soeben die erschütternde Nachricht erreicht, daß Gustav Adolf Baum am Montagmittag bei Probefahrten auf dem Nürburgring mit seinem „Fliegenden Liegestuhl“ tödlich verunglückt ist. Das Fahrzeug geriet bei Kilometer 15,4 aus der Bahn und zerschellte an einem Baum. Der Fahrer erlitt trotz seinem Sturzhelm einen Schädelbasisbruch, dem er nach wenigen Minuten erlag.

Auf einem Formel-1-Maserati gewann Peter Collins die Daily Express-Trophy auf der Flugplatzrundstrecke von Silverstone vor Salvadori, Bira, Simon und Rosier, alle auf Maserati. Erst drei Runden zurück kam der erste Connaught mit Riseley-Prichard, der genau so wenig überzeugen konnte wie der Vanwall. Hawthorn mußte seinen Vanwall wegen Ölleitungsbruch schon in der 15. von 60 zu fahrenden Runden verlassen, während der Wagen seines Stallkameraden Wharton bei einem Sturz in Brand geriet. Die beiden Maserati von Collins und Salvadori übernahmen vom Start weg die Spitze und diktierten das Tempo. Weder die Connaught noch die Vanwalls konnten ihnen gefährlich werden. Collins' Durchschnitt für die 290-km-Distanz betrug 154,45 km/st.

Jean Behra drehte die schnellste Runde beim Großen Preis von Neapel, mußte aber Ascari auf Lancia unangefochten ziehen lassen, als er in der vierten Runde mit dem linken Rad anschrante und drei Runden an den Boxen verlor, bis das beschädigte Rad gewechselt war. So wurde das Rennen zu einer einsamen Demonstrationsschifffahrt von Alberto Ascari, der schließlich überlegen vor Musso auf Maserati und Villorosi auf Lancia siegte. Die Zeit des Siegers: 1. Ascari, 246 km mit 110,92 km/st.

Ohne nennenswerte Konkurrenz werden die Mercedes-Benz 300 SLR von Fangio, evtl. Kling und einem Ersatzfahrer für Herrmann beim Eifelrennen sein. In der Nennungsliste sind zwar Giuseppe Farina auf einem Werks-Ferrari und ein 3-Liter-

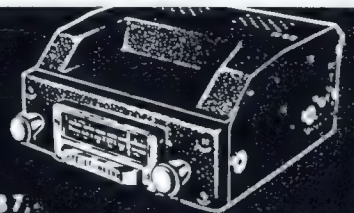
Frank Kurtis, Amerikas zur Zeit führender Konstrukteur von Rennwagenchassis, hat für das am 30. Mai stattfindende berühmte 800-km-Rennen von Indianapolis diesen Vollstromlinien-Rennwagen gebaut, mit dem zunächst einmal festgestellt werden soll, ob Fahrzeuge dieser Art für die 4 km lange rechteckige Spezialbahn geeignet sind. Die ersten Versuchsrunden wurden mit geschlossenem Führersitz gefahren, man glaubt jedoch, daß dies bei dem vierstündigen Rennen nicht möglich sein wird, da die Belastung für den Fahrer zu groß ist. Dieser unter „Chapman Root Special“ laufende Wagen – das Team wird von Coca Cola finanziert – hat einen 4,5-Liter Vierzylinder-Offenhauser-Motor als Triebwerk. Auch beim diesjährigen Rennen sind die weitaus größte Anzahl der teilnehmenden Fahrzeuge mit dem bewährten kompressorlosen Offenhauser-Aggregat ausgerüstet. Als einziger Ausländer ist hier nur ein Ferrari-Sechszylinder zu finden, und zwar handelt es sich um eine Weiterentwicklung des bei der Mille Miglia erstmals eingesetzten 4,41 Liter-Motors, der in ein Kurtis-Chassis montiert wurde.

sich der ehemalige Schweizer Motorradrennfahrer Musy auf 2-Liter-Maserati in seiner Klasse als erster placieren konnte.

Nicht weniger als 22 neue internationale Rekorde der Klassen bis 50 – 75 – 125 – 250 und 350 ccm stellte Gustav Adolf Baum mit seiner NSU-Spezialkonstruktion „Fliegender Liegestuhl“ auf dem Abschnitt Freimann der Autobahn München – Ingolstadt auf. Die höchste Geschwindigkeit – 218 km/st für die fliegende Meile – erreichte Baum mit dem 125-ccm-Rennfox-Motor. Die Rekordfahrzeuge waren übrigens mit dem 50 ccm Quickly- bzw. Rennfox-Aggregat ausgerüstet. Man nimmt an, daß das 250 ccm Triebwerk der Rennmax genügt, um den absoluten Geschwindigkeitsrekord für Zweiradfahrzeuge erfolgreich angreifen zu können. Mit Baumms neuen Klassenrekorden, die natürlich erst von der FIM anerkannt werden müssen,

TELEFUNKEN-AUTOSUPER „SELEKTOR“

sucht Sender selbständig auf UKW und Mittelwelle. Ihren Blick auf die Fahrbahn gerichtet, brauchen Sie seine Taste nur anzutippen. Er bringt Ihnen durch automatische Scharfeinstellung Sender für Sender, Musik, Nachrichten und gute Laune am laufenden Band.



DM 487,-

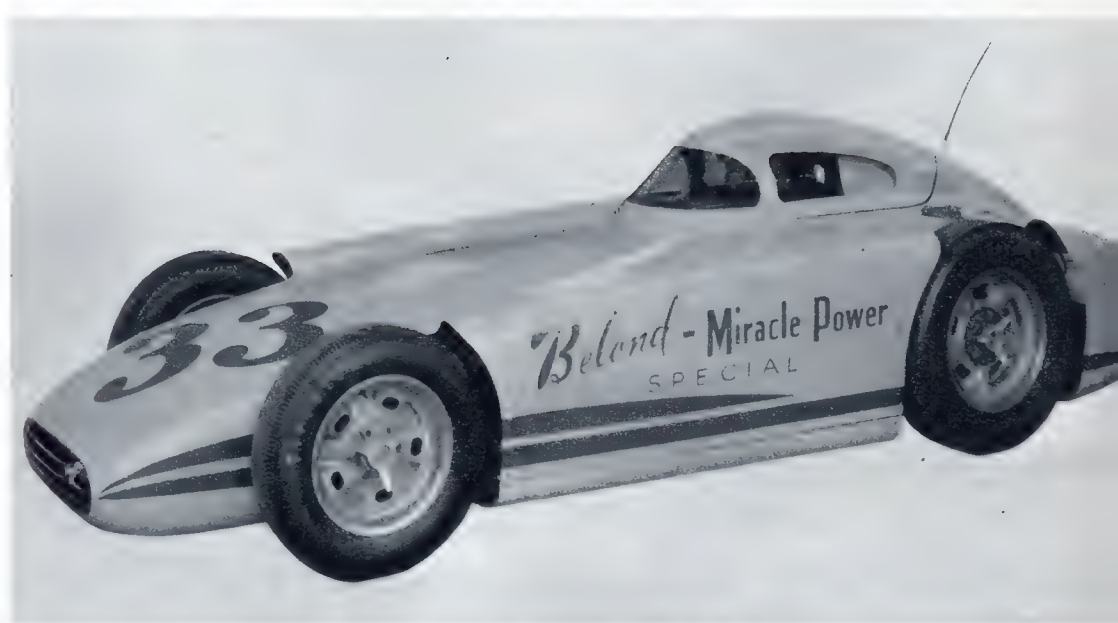
UNVERBINDLICHE VORFÜHRUNG BEI IHREM FACHHÄNDLER

ohne Zubehör und Lautsprecher

Werks-Maserati angeführt, doch sei darauf hingewiesen, daß am gleichen Tage das Supercortemaggiorennen für Sportwagen bis 3 Liter auf der Monzabahn stattfindet, das bekanntlich sehr hoch dotiert ist, und bei dem der Hersteller der beiden erstplacierten Wagen allein 20 Millionen Lire bekommt. Und die wird sich Ferrari nicht so ohne weiteres entgehen lassen. Als Privatfahrer starten der Schweizer Daetwyler und der Amerikaner Gregory auf dem 3-Liter-Ferrari, ferner ein schwedisches Team mit drei Ferrari und der Genfer Jonneret auf einem Ferrari-3-Liter sowie die Ecurie Ecosse mit Jaguar, die von Titterington, Margulies und Stewart gesteuert werden.

Sehr viel Geld ist bei der diesjährigen Tour de France zu verdienen, die vom 5. bis 11. September veranstaltet wird und mit insgesamt 25 Millionen frs. – das sind rund 300 000 DM – ausgezeichnet ist. Der Sieger allein kann bis auf über 47 000 DM an Preisgeldern kommen. Zugelassen zu dieser Veranstaltung sind Touren-, Seriensport-, Gran Turismo- und eine Kategorie Internationale Sportwagen. Jede dieser vier Gruppen wird für sich gewertet, ferner wird eine Gesamtwertung nach einem Indexschlüssel durchgeführt, der nach dem Zylinderinhalt errechnet wird. Die Tour de France für Automobile enthält eine Langstreckenfahrt, die in drei Etappen von 2774, 2257 und 351 km eingeteilt ist, und bei der die geforderten Durchschnitte zwischen 40 und 80 km/st liegen. Auf den ersten beiden Etappen finden fünf Regelmäßigkeitsprüfungen statt. Ferner sind acht Sonderprüfungen zu absolvieren, die ihrem Charakter nach Geschwindigkeitsprüfungen sind und außer bei zwei Bergrennen auf bekannten französischen Rennstrecken stattfinden. Während der Gesamtsieger rund 24 000 DM erhält, dazu aber noch Sonderpreise gewinnen kann, stehen jedem Klassensieger rund 18 000 DM zur Verfügung. Das Nenngeld beträgt 300 DM, wird aber bei ordnungsgemäßer Beendigung der Fahrt zurückerstattet. Nennungen sind zu richten an: Automobile Club de Nice, Nizza, 7 rue Massenet. Nennungsschluß ist der 6. August.

Nachdem die Le Mans-Mannschaften von Mercedes-Benz und Jaguar ziemlich feststehen, ist es sehr interessant, einmal aus der Fülle von umlaufenden Nachrichten zu sondieren, wer voraussichtlich für die übrigen Fahrzeuge als Fahrer vorgesehen ist. Ferrari beabsichtigt außer seiner Stammmannschaft Farina, Trintignant, Maglioli und evtl. Gonzalez, noch Taruffi und Marzotto einzusetzen. Behra und der Argentinier Mieres sollen den neuen 3-Liter Maserati fahren. Als Konkurrenten für Porsche treten auf MG Miles/Lockett und Jacobs/Flynn an. Einer der Kieft ist mit Rippon/Merrick besetzt und Thompson steht bis jetzt als Fahrer des Connaught fest. Phil Walters und Bill Spear werden den Jaguar Typ D von Briggs Cunningham steuern. Übrigens wurden die verschiedenen Jaguar-Piloten zu folgenden



Ebenfalls als „Stromlinier“, jedoch mit frei dem Luftstrom ausgesetzten Rädern, erscheint der neue „Beland-Miracle Power Special“. Auch er wird von einem kompressorlosen 4,5-Liter-Offenhauser-Motor angetrieben. Der Fahrer steht übrigens per Sprechfunk mit seiner Boxe in Verbindung. Das außergewöhnlich leichte Funkgerät wurde in einen Düsenjägersturzhelm modernster Bauart eingebaut. Die Antenne ist am Heck des Fahrzeugs deutlich zu sehen. – Neben dem neuen Ferrari-Kurtis nehmen an den Qualifikationsläufen zwei Rennwagen mit besonders hergerichteten Studebaker- bzw. Dodge V-8-Zylinder mit Doppelnockenwelle teil. Ferner entstand ein 3-Liter-Vierzylinder-Offenhauser mit Gebläse und Hilborn-Benzineinspritzung in die Ansaugkanäle. Ein System, das eigentlich schon seit mehreren Jahren in Indianapolis verwendet wird. Das Rennen verspricht neue Rekordzeiten zu bringen. Bereits die ersten Trainingsrunden des Streckenrekordhalters Jack McGrath lagen über 225 km/st und man nimmt an, daß die Schnellsten bei den Qualifikations Rundendurchschnitten von über 230 km/st erreichen werden.

Fotos (2): G. Borgeson

Teams zusammengestellt: Hawthorn/Stewart Roll/Hamilton und Titterington/Beuaman.

Donald Campbell führte mit seinem Düsenrekordboot „Blue Bird“ – Blauer Vogel – in Ullswater neue Versuchsfahrten durch, bei denen er Geschwindigkeiten von über 240 km/st erreichte. Donald Campbell ist der Sohn des bekannten englischen Rekordmannes Sir Malcolm Campbell. Der Engländer will demnächst den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord für Motorboote angreifen, bei dem bekanntlich John Cobb ums Leben kam.

Gesamtsieger der Tulpen-Rallye – Wertungslauf für das europäische Tourenwagen-Championat – wurden die Holländer Tak/Niemöller auf Mercedes-Benz 300 SL. In den Gran Turismo-Klassen bis 1600 bzw. 1300 ccm gab es Porsche-Siege, während die Tourenwagenkonkurrenz bis 2,6 Liter von einem Mercedes-Benz 220 A, bis 2000 ccm von einem BMW und bis 1600 ccm von einem Taunus 15 M gewonnen wurden. . . . Beim Training zum Serienwagen Grand Prix in Spa-Francorchamps stürzte der Belgier Pilette so

schwer, daß er mit Verletzungen in ein Krankenhaus überführt werden mußte. In Silverstone erlitt der Marquis de Portago einen Unfall mit seinem Ferrari und zog sich ebenfalls Verletzungen zu. . . . Der Große Preis von Schweden, an dem bekanntlich Mercedes-Benz mit vier Fahrzeugen teilnimmt, ist ein Sportwagenrennen über 209,18 km und findet auf einem 6,53 km langen Kurs bei Kristiansstad statt. . . . Borgward wird beim Eifelrennen noch nicht mit dem neuen 1,5-Liter-Rennsportwagen starten. . . . Gegen 77 Konkurrenten gewann der Italiener Casella auf Mercedes-Benz 300 SL das Bergrennen Vermicino-Rocca di Papa in der Gran Turismo-Klasse über 2000 ccm. . . . Im Lauf für Rennsportwagen bis 1500 ccm beim Dessauer Autobahnrennen siegte Edgar Barth mit 140,7 km/st vor Rosenhammer und Thiel – alle auf EMW – Vierter wurde Lautenschlager auf Porsche 550 Spyder. . . . Beim internationalen Bäderrennen in Baden bei Wien holte sich Kurt Zeller – ein Bruder des bekannten Motorradrennfahrers – auf Mercedes-Benz 300 SL den Sieg im Rennen für Sportwagen über 1600 ccm mit 97,44 km/st. Die 1300er-Klasse brachte einen Erfolg von Huber auf Porsche Eigenbau mit 92,0 km/st. . . . Bei Versuchsfahrten mit dem Mercedes-Benz 300

SLR auf dem Hockenheimring stürzte Oberingenieur Kostelecky, als sein Wagen bei etwa 250 km/st Geschwindigkeit auf den Grünstreifen geriet. Der 300 SLR wurde stark beschädigt, der Fahrer blieb unverletzt. . . . Karl Klings Genesung von seinen bei der Mille Miglia erlittenen Sturzverletzungen macht gute Fortschritte, Kling hofft bereits, wieder beim Eifelrennen starten zu können. . . . Die Mille Miglia-Siegerwagen von Moss/Jenkinson und Fangio waren mit Mahle-Kolben, Boschzündkerzen und Textarbremssbelägen ausgestattet. Sie fuhren Castrol-Öl und Esso-Treibstoff. . . . Ein motorsportinteressierter Ingenieurstudent, dem die finanziellen Mittel fehlen, um sich aktiv am Automobilsport beteiligen zu können, sucht sportliche Betätigung als Beifahrer bei Rallyes. Näheres ist durch die Redaktion zu erfahren. . . . Mit einem Gesamtdurchschnitt von 132,3 km/st gewann das französische Paar Veuillet/Olivier auf Porsche 550 Spyder das 24-Stundenrennen von Linas-Monthéry, das auf einem neuen 8 km langen Kurs der bekannten Rekordbahn ausgetragen wurde. Veuillet/Olivier übernahmen in einem Feld von 56 Konkurrenten nach der 20. Stunde die Spitze und gaben sie bis ins Ziel nicht mehr ab. Gümo

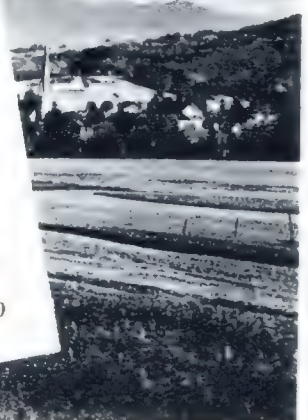


WENIGER ALS 2%!

der europäischen Straßen verdienen das Prädikat „landschaftlich schön“. Im SHELL-Autoatlas sind diese Straßen durch grüne Begleitstriche markiert. Planen Sie deshalb Ihre Reise mit dem SHELL-Autoatlas und fahren Sie die „Straßen mit dem grünen Strich“.

Die 15. Auflage des SHELL-Autoatlas mit Europa-Länderkarten ist soeben erschienen und an allen SHELL-Stationen sowie im Buchhandel erhältlich.

DM 12.80



Neue Bücher

Gefahren jenseits der Grenze

Gerade zu Beginn der Reisezeit erscheint im Walhalla- und Praetoria-Verlag ein nützliches Büchlein „Gefahren jenseits der Grenze“. Tatsache ist, daß wohl die meisten ins Ausland reisenden Kraftfahrer die in den jeweiligen Gastländern geltenden besonderen Verkehrsregeln und -zeichen nicht kennen und daß sie, wenn etwas passiert, ziemlich hilflos dastehen. Beidem will das Büchlein abhelfen. Allen Leuten, die nach Österreich, Belgien, in die Schweiz, nach Dänemark, Spanien, Frankreich, England, Italien, Luxemburg, Norwegen, Holland, Portugal, Schweden, Finnland oder Jugoslawien reisen wollen, können wir nur wärmstens empfehlen, sich die kleine Broschüre (DIN A 6, 111 Seiten, Preis DM 1.80) vor der Reise anzusehen und während derselben mitzunehmen. O.

Internationaler Europa-Camping-Führer

Der Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart, Gutenbergstraße 21, legt die 2. Auflage seines Internationalen Europa-Camping-Führers 1955/56 vor. Er ist, darf man wohl sagen, ein Standardwerk der internationalen Camping-Bewegung. Die Neuauflage wurde verbessert und erweitert, sie umfaßt jetzt auch England, Irland und die sehr aktuell gewordenen Campinggebiete Nordafrikas. Bei gleichem Preis (DM 4.80) ist der Umfang auf 240 Seiten gewachsen, die sich auf den eigentlichen Platzteil mit über 1200 Campingplätzen und den getrennt gebundenen Routenteil mit der Beschreibung von über 100 der schönsten motorisierten Campingtouren in allen Zeitländern Westeuropas und Nordafrikas aufteilen. Zahlreiche Skizzen erleichtern das Auffinden der Plätze, deren Ausstattung, Lage und Gebühren genau verzeichnet sind. Der Routenteil ist ein Reiseführer im Telegrammstil, der u. a. auch nationale Küchengeheimnisse verrät. Die Dreisprachigkeit des Führers (Deutsch, Englisch, Französisch mit neunsprachigem Camping-Wörterbuch) unterstreicht den internationalen Charakter dieses handlichen Werkes. Nette Fotos und Federzeichnungen tragen zur Belebung seines Inhalts bei. O.

Erprobte Campingküche

Wußten Sie, was „Fabada“ ist? ... Daß zu grillierende Fleischspeisen vorher mit Olivenöl eingerieben werden müssen und erst nach dem Wegnehmen von der Glut gesalzen werden dürfen? ... Daß das Fleisch von Tintenfischen erst geklopft werden muß? ... Daß Auberginen mit der Schale zubereitet werden? ... Daß man Parmesankäse offen in Salz aufbewahrt, damit er nicht hart wird? ... Eine Sauce vinaigrette erst durch Senf und Zwiebeln den letzten Schliff erhält? Das und noch viel mehr steht in dem Taschenbuch, in dem mehr als 300 z. T. internationale Rezepte für die Camping-Schnellküche enthalten sind. Als Anhang ist ein viersprachiges Wörterbuch aufgenommen, das Ihnen aus mancher Verlegenheit beim Einkauf hilft. Die küchentechnischen Hinweise machen allein schon das Büchlein begehrenswert. Verlag Eduard Denzel, Innsbruck, Innrain 26. Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder den deutschen Campingclub, München 13. Preis 4.50 DM. U. S.

Bayerns schönste Reisewege

Ein Führer für Auto- und Eisenbahnreisen, Süddeutscher Verlag GmbH., München 2 BS, Sendlinger Straße 80, 76 Seiten, 21 Bildtafeln, DM 2.40.

Reisebegleiter durch Europa

mit Verzeichnis und Anfahrtsplänen der Fulda-Vertretungen, Straßenkarten von Europa im Maßstab 1:6 000 000, km-Entfernungstabelle, herausgegeben von der Gummiwerke Fulda KG. a. G., Fulda, DIN A 6, 50 Seiten, kostenlos.

Rheinland

Auch für dieses Jahr hat der Landesverband Rheinland in Bad Godesberg, Rheinallée 69, wieder in neuer Aufmachung seinen beliebten Gesamtprospekt „Rheinland“ (erweiterter Umfang 92 Seiten) herausgebracht. In geschickter Kombination enthält er wieder eine Fülle guter Bilder sowie sachlicher Informationen. Letztere sind in einem Unterkunftsverzeichnis zusammengefaßt, außerdem findet man Angaben über Campingplätze, Verkehrsunternehmen sowie eine Landkarte mit allen Fremdenverkehrsorten. In einem weiteren Verzeichnis „Veranstaltungen 1955“ sind über 800

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Oberbayern

Grainau, 765-1000 Mtr.

Hotel Post. Ruhig. Neuzeitlich. Ausgangsp. für Zugspitzfahrten. Skilift. Garage. Tel. 853

Mittenwald

der hochalpine Ferienplatz am Karwendelgebirge. Zentr. Ausgangsp. f. Autotouren zu den schönsten Plätzen Südbayerns, Tirols und der Dolomiten.

Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. A.D.A.C.-Vertragshotel

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser.

München

Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz. Josepha Warzilberger

Schwarzwald

Schluchsee

Hotel Schiff. Sommer- und Wintersaison. Erstklassige Küche. Großer Parkplatz. Tel.: 52

Wildbad

Hotel Post gegenüber den Bädern und der Bergbahnstation. Ganzjährig. Garagen.

Italien

Fasano/Gardasee

Hotel Centrale Fasano - ein sehr gepfl. Haus, in dem sich der deutsche Gast wohlfühlt.

Lido Venedig

Hotel Villa Nora - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

Rom

Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Torbole, Gardasee

Kaldor's Hotel, Casa Beust, altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage. Telefon Riva 51 - 11

Südtirol

Bozen, 265 mtr.

Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Brunico - Bruneck

Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen

Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

Karersee, 1609 mtr., Dolomiten

Hotel Latemar. 150 B., mod. einger. Resta. Gar., Parkpl. Tel. 3-92. Fam. Überbacher.

La Villa, Val Badia

Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

Mauls-Mules

Gasth. Staffer, Mauls a. d. Brennerstr., 25 km v. d. Grenze entf., Hist. Gebd., modernis., Garage.

Meran

Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m

Hotel Colbricon. Aller Comfort, 54 Betten. sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

Sterzing, Vipiteno

Parkhotel Stötter. Gutes Haus m. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Waidbruck, Ponte Gardena

Einkehr „Kalter Keller“, das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 95-54. Jos. v. Lutz

In großer Auswahl alle



GROSSVEF SANDHAUS
gegen bequeme Teilzahlung
KRUMM CM 8M
SOLINGEN 811
Fordern Sie unverbindlich Prospekt an

Santa Christina
Grödnertal



Im Wunderland der Dolomiten
Sporthotel Monte Pana 1700 mtr. schneesicher Dez. bis einschl. April, Ski- und Sessellifte, Schwimmbad, Höhensonne, 100 B. Mod. Tel. 61-28.
Ortisei - St. Ulrich Grödnertal 1236 mtr. Schwesterhaus **Dolomitenhotel Madonna** 1952/4 total renoviert, Tel. 62-07. Mahlzeiten können oben wie unten eingenommen werden. Bes. Familie Kerschbaumer



Halloo-Wach
gegen Müdigkeit
IN APOTHEKE 90 PFG. AMOL-WERK HAMBURG

Termine kultureller, sportlicher und wirtschaftlicher Veranstaltungen aufgeführt, ferner in einem Anhang die Museen, Sammlungen usw. zusammengestellt. Die Prospekte sind in allen Reisebüros gegen eine kleine Schutzgebühr erhältlich.

Die schönsten Touren in Nord- und Westdeutschland

von Ilse Rockenfeller. Herausgegeben von Artur Westrup. Verlag Delius, Klasing & Co. 205 Seiten, Preis 7.80 DM.

Zweiterlei fällt hier zunächst auf: die Liebe zur Landschaft und die Erfahrung. Hier gibt es keine sturen Tageseinteilungen mit einer bestimmten Kilometerzahl und man wird nicht zum Sklaven des Programms gemacht. Es wird auch nicht auf bestimmte Hotels hingewiesen, denn auch in dem kleinsten Städtchen steht ein Verkehrskiosk, in dem man Auskunft darüber bekommt, wo etwas frei ist. Auf jeder Seite merkt man, daß das, was hier an Touren zwischen der dänischen Grenze und dem Main, zwischen dem Harz und der Eifel beschrieben ist, erlebt wurde und so wiedergegeben ist, als nähme einen die Verfasserin an der Hand und zeigte einem das alles persönlich. Alles in allem ein geschicktes, lebenswürdiges und lesenswertes Buch! Ausgezeichnet gesehene Fotos, eindeutige Lageskizzen und nette Federzeichnungen ergänzen es. U. S.

Wie repariere ich Fahrzeug-Ottomotoren?

von H. Kümmer, Ingenieur und Meister des Kraftfahrzeughandwerks. 4. völlig neu bearbeitete Auflage. Mit 147 Seiten Din A 5, 131 Abbildungen und 4 z. T. mehrfarbigen Tafeln. Richard Carl Schmidt & Co., Braunschweig-Berlin, Kart. DM 7.50.

Nach dem Tode des Verfassers ist auch dieses Standardwerk der Reparaturtechnik überarbeitet und auf den modernsten Stand gebracht worden. Nach ausführlichen Beschreibungen der Funktion und des Aufbaus von Otto-Vier- und Zweitaktmotoren nebst Schilderung der Benzineinspritzung wird auf die einzelnen Instandsetzungsarbeiten eingegangen und anhand von Tabellen die zweckmäßigste Störungssuche geschildert. Das Buch hat den Vorteil, billig zu sein und damit auch dem jungen Gesellen und Lehrling zur guten Stütze zu werden, zumal die technischen Vorgänge einwandfrei und leicht faßlich dargestellt werden. bk.

Kraftfahrzeugsteuer-Tabellen

Auf Grund des Verkehrsfinanzgesetzes trat am 7. Mai die Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer in Kraft. Eine klare Übersicht hierüber gibt die im Stoffuß-Verlag, Bonn, Dechenstraße 7—11, herausgekommene „Kraftfahrzeugsteuer-Tabelle“ zum Preis von DM 1.50. Sie ist nach amtlichen Unterlagen von Regierungsinspektor Hellwig, Sachbearbeiter im Bundesministerium der Finanzen, zusammengestellt worden und berücksichtigt alle Kraftfahrzeuggruppen, also Motorräder, Dreiradfahrzeuge, Personenwagen, Lastwagen, Omnibusse und Anhänger. Die Tabellen sind mit Erläuterungen versehen, die den wesentlichen Inhalt der jetzt gültigen Bestimmungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes übersichtlich wiedergeben. Die Tabelle umfaßt 8 Seiten Din A 4, gedruckt auf kräftigem Papier.

Der Wagen- und Karosseriebau, Jahrbuch 1955

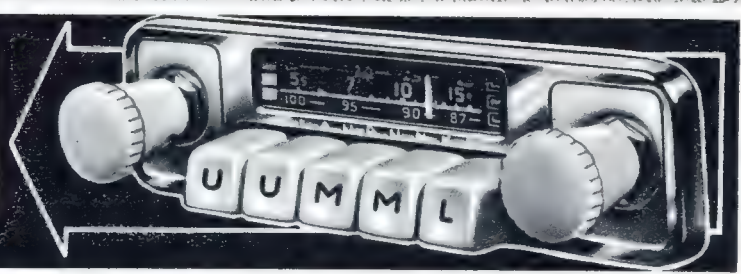
Gewiß sind wir reichlich spät daran, jetzt im Mai noch einen Kalender zu besprechen, doch dieses Jahrbuch ist eben mehr als nur ein Kalender. Neben dessen üblichen Inhalt findet darin der Wagen- und Karosseriebau-Fachmann eine Menge lehrreicher und nützlicher Aufsätze, Nachschlagetafeln usw., die übrigens keineswegs nur für die genannten Spezialisten allein sehr interessant sind. Weshalb der verspätete Hinweis auf dieses Jahrbuch erlaubt sei. (A. W. Gentner-Verlag, Stuttgart W, Forststraße 131.) O.

Straßenverkehrsrecht

von RA. Johannes Floegel † und Dr. jur. h. c. Fritz Hartung. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München, Wilhelmstraße 9; 9. neubearbeitete Auflage 1954, 1168 Seiten Taschenformat, Leinen DM 28.—.

Die Neuauflage dieses alteingeführten und tausendfach erprobten Kommentars ist für alle, die sich mit Fragen des Straßenverkehrsrechts zu beschäftigen haben, wieder ein zuverlässiges und nützliches Werkzeug. Was sollen wir viel Worte machen? Die Redaktion erhält zum Zweck der Information und Besprechung ziemlich alle einschlägigen Neuerscheinungen. Für die tägliche Redaktionsarbeit benützt sie vorzugsweise den Floegel-Hartung! O.

BLAUPUNKT-AUTORADIO
MIT OMNIMAT-WÄHLAUTOMATIK
bringt vollautomatisch durch Tastendruck Sender und Wellenbereich gleichzeitig. Für jeden Wagen lieferbar.
BLAUPUNKT · WERKE GMBH · HILDESHEIM



SACHS MOTOREN

SACHS NABEN

bewähren sich auf allen Straßen der Welt

F&S FICHEL & SACHS AG SCHWEINFURT MAIN

OKRASA

Hochleistungs-Anlagen

● gesteigerte Elastizität
● rasante Beschleunigung
● enorme Bergfreudigkeit
● erhöhte Dauer- und Spitzengeschwindigkeit
● Verminderung des Gefahrenmoments beim Überholen

In- und Auslandspatente, sowie Gebrauchsm. angem.

Wir liefern einbaufertige **OKRASA** -Einvergasersätze für alle Volkswagenmodelle.
Hochleistungs-Zylinderköpfe, Elektro-dynamische Auswuchtung aller drehenden Teile. Motorenprüfstand, rollende Landstraße. Erweiterung auf Zweivergaser im Baukastensystem jederzeit möglich.

Oettinger's Kraftfahrtechnische Spezial-Anstalt
Dipl.-Ing. G. Oettinger - Friedrichsdorf/Taunus
Burgholzhäuserstraße 2 Telefon: Bad Homburg 3302

Klipp-Klapp Hocker und Tische

für Camping, Wochenende, Jagd, Angeln, Sportplatz, Touristik
Klein zusammenlegbar und leicht



Fordern Sie Prospekte und Probeflieferung von:

JOHN & CO
ACHERN
BADEN

UMBAU-Reduziersatz für VW

Auch so kann eine Kleinwagenfrage gelöst werden

passend für jeden VW-Motor - Verkleinerung auf 700 ccm - 18 PS - Jahressteuer dann nur noch 126,- - Haftpflicht 120,- DM!

Keine Veränderung der Motorenteile. Sogar Beibehaltung der Originaldichtungen. Verbrauch bei 60 km/Std.: 5 bis 5 1/2 l. Geschwindigkeit: über 90 km/Std.

Preis des Umbausatzes: 345,- DM

HEPU-Fahrzeug- und -Motorenbau
Helnz Pollmann · Uffeln-Vlotho/Weser

Viel Geld sparen Sie, wenn Sie die Hinweise und Ausführungen von Dr. jur. Hoeres, Steuerberater, beachten! Lesen Sie: Mein Kraftfahrzeug bei der Einkommen- und Lohnsteuer

AUS DEM INHALT: Aufwendungen für private und gewerbliche Kraftwagen - Der Kraftwagen des Arbeitnehmers - Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte - Unfallschäden bei der Einkommensteuer - Mietkaufverträge im Kraftfahrzeughandel bei der Einkommensteuer - usw. usw.

Herr Dr. H. Römer, Rechtsanwalt u. Steuerberater, schreibt u.a.: ... eine zusammenfassende Darstellung, die unter Verwertung der neuesten Rechtsprechung und Verwaltungspraxis sämtliche für den Kraftfahrzeughalter wichtigen einkommensteuerlichen Fragen klar und gemeinverständlich behandelt... wie der Kraftwagenhalter in gesetzlich erlaubter Weise einen Teil seiner Unkosten auf den Fiskus verlagern kann. Auch alle für den Arbeitnehmer in Betracht kommenden Fragen sind erörtert.

April 1955. 64 Seiten, Din A 5, Preis DM 2.50, Porto —.15
BESTELLEN SIE DAHER SOFORT!

BESTELLZETTEL

An MOTOR-PRESSE-VERLAG, STUTTGART, Postfach 1042
Hiermit bestelle ich zur sofortigen Lieferung:

..... Expl. Hoeres, Kraftfahrzeug bei der Einkommensteuer

Gesamtbetrag (einschl. 15 Pfg. Porto pro Expl.) habe ich am auf Postscheckkonto Stuttgart 18499, Motor-Presse-Verlag, überwiesen — toll durch Nachnahme erhoben werden — liegt hier in bar — in Scheck bei.
(Bei Nachnahme zuzüglich DM —55 Portospesen)
Sie sparen die hohen Nachnahmegebühren, wenn der Betrag im voraus auf unser Postscheckkonto überwiesen wird.

Name Vorname

Ort

Straße Nr.

Bitte sorgfältig und deutlich, möglichst in Blockschrift, ausfüllen!



Daimler-Postomnibus 1912 mit offenem Sonnenaufbau

50 Jahre Kraftpost

Am 1. Juni 1905 fuhr der erste Postomnibus von Bad Tölz in Oberbayern nach Lenggries. Seither ist die deutsche Bundespost mit einem Bestand von mehr als 19 500 Kraftfahrzeugen — davon über 3700 Omnibussen — der größte Kraftfahrzeughalter Europas geworden. Am Sonntag, dem 5. Juni 1955, wird der erste deutsche Postomnibus aus dem Jahre 1905 im Mittelpunkt einer Jubiläumsfeier in Bad Tölz stehen. Er wird für diesen Zweck aus dem Nürnberger Postmuseum geholt und im Triumphzug dorthin gefahren werden. Der Daimler-Veteran ist 2,10 m breit, 3,10 m hoch und 7,10 m lang. Mit seinen 7,5 t Gewicht polterte er auf Vollgummi-Reifen mit 25 PS durch die Gegend, wobei er 22 Fahrgäste beförderte. Diese blickten durch 6 mächtige Schiebefenster wie aus einem Eisenbahnwagen auf die Straße hinaus und das schnaubende Fahrzeug hatte dabei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 21 km/st.

10,4 km lang war die Strecke, die der erste Postomnibus befuhr. Es war eine romantische, aber recht holprige Alpenstraße. Mächtige Aufregung herrschte damals im Oberland. An der Landstraße sah man Warntafeln: „Halt vor dem Motorwagen.“ Die Bauern der Umgebung wurden aufgefordert, „ihre Pferde behufs Gewöhnung an die Motorwagen den letzteren zu bestimmten Fahrten vorzuführen“. Alte Kraftpostlenker erzählen, daß ihre Fahrgäste vor steilen Gefällen gerne ausstiegen und lieber einige hundert Meter zu Fuß hinter dem schaukelnden Omnibus mit der Aufschrift „Königlich Bayerische Post“ herliefen. Damit die Bremsen nicht zu heiß wurden, mußte immer wieder kaltes Wasser aus einem Spezialbehälter an die Bremsbacken der Getriebbremse gegossen werden. Wenn der Fahrer übersehen hatte, genügend „Bremswasser“ zu tanken, bestand die Gefahr, daß das aus dem Getriebe ausgetretene Fett zu brennen anfing. Kleine Karbidlampen erhellten nachts spärlich einige Meter Boden vor der Motorhaube. Fuhr der Wagen über einen großen Stein, so wurde diese primitive Beleuchtung mit einem Schlag ausgelöscht. Das Wiederanzünden bei Sturm und Regen erforderte große Geschicklichkeit des Fahrers. Meist mußte er ein ganzes Stück im Dunkeln weiterfahren.

Aus der romantischen Versuchs-Omnibuslinie vom Jahre 1905 sind inzwischen über 1700 geworden. Mehr als 270 Millionen Menschen besteigen jährlich die modernen Fahrzeuge der Kraftpost. Diese sind die direkten Nachkommen der Postkutschen, die seit der Mitte des 17. Jahrhunderts durch Deutschland rollten.

Kraftpostlinie Berchtesgaden-Königssee um 1910



Neues aus Amerika

Wenn die Erzeugungszahlen der letzten Monate gleich hoch blieben, würden dieses Jahr in den USA acht Millionen Wagen gebaut werden. Es ist aber ziemlich sicher, daß „nur“ etwa 5,5 Millionen Absatz finden werden und schon jetzt sieht man eine gewisse Übersättigung des Marktes. Fahren wir einmal eine selten benützte Seitenstraße hinunter, bis wir zu einem Zeichen kommen „Trockenes Brennholz zu verkaufen“. Wir sind neugierig und sehen durch ein Astloch im Bretterzaun. Statt Brennholz stehen da 23 nagelneue Fords. Auf einem Feld, welches einer Metallwarenfabrik gehört, finden wir 26 weitere, nagelneue Wagen. Ein Kino, welches wegen der TV-Konkurrenz seine Pforten schließen mußte, wird eine temporäre Garage für 28 mehr und so könnte man fortfahren. Wem gehören diese Autos? Händlern, die mehr Lager haben als sie in ihren eigenen Betrieben unterbringen können und trotz einer 40prozentigen Steigerung des Absatzes seit 1954 nicht gleich an den Mann bringen. Das Lager an unverkauften Wagen Ende April war 675 000 Einheiten. Die großen Bestände sind aber nicht schlecht für die Industrie. In erster Linie wirken sie abschreckend auf die Gewerkschaften, die immer bereit sind ihre Forderungen zu erhöhen, sobald große Gewinne sichtbar werden. Lager-



Die neuen Aussichtswagen der amerikanischen Greyhound Überland Autobusse machen das bekannt billige Fahren mit dieser Gesellschaft nun auch zum Vergnügen. 45 Personen fassen diese von General Motors hergestellten Riesenbusse mit wassergekühltem 350 PS-Heckmotor, automatischem Getriebe, Klimaanlage und zahlreichem anderem Komfort. Reichlich Gepäck wird unter dem Passagierraum untergebracht. Die Busse erreichen auf offener Strecke bis zu 150 km/st.

bestände wie diese können leicht einen Streik ausarten, ohne daß die Verkäufe für geraume Zeit beeinträchtigt würden. Sollten jedoch keine Streiks kommen, so könnten die großen Lager vielleicht zu günstigen Preisen für das Publikum führen. Die Händler sind verschiedener Ansicht, Tatsache ist jedoch, daß man Lager mit Verkauf vergleichen muß: Dieses Jahr wurden bisher 1 150 000 Wagen verkauft, während zur gleichen Zeit 1954 nur 811 000 Absatz fanden. Die Lager waren etwa gleich groß. Ein anderer Grund für umfangreiche Lager sind die wilden Farbkombinationen, welche heuer geboten und verlangt werden. Ein Bestand von großer Auswahl hilft oft einen raschen Verkauf abzuschließen. Die meisten Händler sind mit ihren Beständen zufrieden, und wahrscheinlich werden die Fabriken in Detroit in den nächsten Monaten die Produktion etwas einschränken, besonders, wenn die 1956er-Modelle vorbereitet werden. Indessen werden alle möglichen Verkaufsmethoden angewendet, wie z. B. eine Empfehlungsliste, in der vorgegeben wird, daß nahezu neue Wagen vom „Motorama“ billiger abgegeben werden. Kommt man zum Händler, so kann man jeden Wagen im Laden mit einem kleinen Rabatt haben, denn die sieben sind „gerade verkauft“ worden. H.G.S.

Kraftstoffpreise im Ausland

Land	1 Liter Benzin	1 Liter Diesel
Belgien	6,25 bfrs = 53 Pfg	2,20 bfrs = 19 Pfg
Dänemark	0,75 dkr = 46 Pfg	0,31 dkr = 19 Pfg
Frankreich	63-66 sfrs = 76-79 Pfg	45-50 sfrs = 54 Pfg
Italien	128-138 lire = 86-93 Pfg	75-81 lire = 50-54 Pfg
Jugoslawien	70 din = 98 Pfg	60 din = 84 Pfg
Luxemburg	6,60 lfrs = 55 Pfg	2,20 lfrs = 19 Pfg
Niederlande	0,4 hfl = 44 Pfg	0,16 hfl = 18 Pfg
Österreich	3,70 O. S. = 60 Pfg	2,40 O. S. = 39 Pfg
Portugal	4,60 eso = 67 Pfg	1,80 eso = 26 Pfg
Schweiz	0,50-0,53 sfrs = 48-51 Pfg	0,45 sfrs = 43 Pfg
Spanien	5,50 pes = 21 Pfg	2 pes = 8 Pfg

In Ihrem Motor steckt mehr!



Runder Lauf mit Champion-Kerzen

Ihr Motor arbeitet besser und läuft runder mit Champion-Qualitätszündkerzen.

Champion-Kerzen mit dem patentierten 5-Rippen-Isolator sind so konstruiert, daß die volle Kraft des neuzeitlichen Benzins ausgenutzt wird. Mit Champion lernen Sie Ihren Motor erst richtig kennen!

Verlangen Sie einen neuen Satz vollzündender

CHAMPION

ZÜNDKERZEN

Kerzenwechsel
alle 15000 km

MIT KUPPLOMAT



Das Kupplungspedal ist überflüssig

SCHONT IHRE NERVEN
SCHONT KUPPLUNGSBELAG
MACHT SIE VERKEHRSSICHER

ZU BEZIEHEN DURCH IHREN AUTOHÄNDLER

Auskünfte und Prospekte:

KUPPLOMAT VERTRIEBSGESELLSCHAFT KG.
DÜSSELDORF, GRIMMSTRASSE 36-38 - Ruf 681980 u. 681867

WILK-AUTO-ZELT

WILK-AUTO-BETT

Für alle deutschen Wagen. Bitte fordern Sie kostenlosen Camping-Prospekt, Typenangaben, Wilk-Auto-Bett, Bad Kreuznach

HAUBEN-VERSCHLÜSSE
ALLER ART

BESCHLÄG-FABRIK
HAPPE & CO.
VELBERT / RHEINLAND

ROOTES
GROUP
HUMBER · HILLMAN
SUNBEAM · TALBOT
COMMER · KARRIER

Original-Ersatzteile
stets lieferbar

TH. SCHORN & CO.
IMPORTEUR
DÜSSELDORF
Gerresheimer Straße 109
Tel.: 74747/48

AUTO Kili

Der auf und abnehmbare
Gepäckträger
für **PKW** und **LKW.**
zu beziehen durch den
gesamten Fachhandel

Prospekte durch den Hersteller:
JACK BUSCH-KÖLN-LINDENTHAL

Reiseaufsätze aus **das AUTO** **MOTOR UND SPORT**

sie sind immer lesenswert und bringen dem reisefreudigen Autofahrer wertvolle Tips und Anregungen.

Sofern Sie nichts anderes vorhaben, — fahren Sie mal nach:

..... Finnland	Heft 5/52
..... Das Rhone-Delta	Heft 21/52
..... Der Gardasee	Heft 24/52
..... Die Bergstraße; Die Pfalz	Heft 8/53
..... Isal Eolie — Aiolische Inseln	Heft 9/53
..... Das Karwendel	Heft 11/53
..... Griechische Tempel für Lire	Heft 11/53
..... Rom	Heft 13/53
..... Die Rauhe Alb	Heft 13/53
..... Die Reise nach Montenegro	Heft 15/53
..... Gastronomisches Rom	Heft 15/53
..... Route des Alpes	Heft 17/53
..... Kleine Tips für große Spanienfahrt	Heft 18/53
..... Unbekanntes Oberbayern	Heft 19/53
..... Schwarzwald und Bodensee	Heft 22/53
..... Calvados	Heft 24/53
..... Italienisches Mittelalter	Heft 25/53
..... Jugoslawischer Inselspaziergang	Heft 1/54
..... Von Schnee, Lawinen und Gletschern	Heft 3/54
..... Über die Jurapässe zum Ganter See	Heft 5/54
..... Das Berchtesgadener Land	Heft 6/54
..... Camping — das Bett im Freien; Camping-Zubehör	Heft 7/54
..... Unsere süddeutschen Seen	Heft 9/54
..... Gran Canaria und Teneriffe	Heft 11/54
..... Auf nach Fehmarn	Heft 14/54
..... Mallorca — Ferieninsel zwischen Tag und Traum	Heft 15/54
..... Die deutsche Nord- und Ostseeküste	Heft 17/54
..... Abstecher nach Portugal	Heft 18/54
..... Die Atlantikküste zwischen der Loire und dem Baskenlande	Heft 19/54
..... Sonnentage in der Pfalz	Heft 21/54
..... Wenn es im Harz am schönsten ist	Heft 23/54
..... Ins Land der Rif-Kabylen	Heft 25/54
..... Die schönsten Ecken Europas	Heft 26/54
..... Südöstliche Reiseskizzen	Heft 1/55
..... Rab, Insel des Friedens	Heft 2/55
..... Sie wollen in die Schweiz?	Heft 2/55
..... Das Tal von Aosta	Heft 4/55
..... Burgenfahrt nach Österreich	Heft 5/55
..... Sie wollen nach Italien?	Heft 7/55

Die Ausgaben bis Nr. 26/54 kosten nur 0.60 DM + 10 Dpf Porto, neuere Hefte 1.20 DM + Porto.

Bezaubernd schöne Reiseaufsätze brachte auch

die **MOTOR REVUE** über:
EUROPA-MOTOR

..... Schwarzwald	Heft 6
..... Die deutsche Nordseeküste	Heft 6
..... Südbayern — Porträt einer Landschaft	Heft 7
..... Nordbayern — Lebendige Chronik der Vergangenheit	Heft 8
..... Die Eifel	Heft 9
..... Die 12 großen Crescenzen vom Rhein	Heft 10
..... Die Mosel	Heft 11
..... Das Stifler Joch	Heft 11
..... Die Alpen	Heft 12
..... Das Tessin	Heft 13

Heftpreis: Ausgaben 6–10 nur 4.50 DM pro Heft und 50 Dpf für Porto.

Ab Ausgabe Nr. 11 DM 5.— + Porto

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE
STUTT GART, Postfach 1042

Liefere Sie die oben angekreuzten Hefte zu den genannten Preisen. Der Betrag wird am auf Ihr Postscheckkonto 16 137 überwiesen — Lieferung hat durch Nachnahme zu erfolgen.

Vor- und Zuname

Ort

Straße Nr.

Bitte deutlich, möglichst in Blockschrift schreiben.



Damit gefährdet man sich, die Insassen, den eigenen und andere Wagen. Das ist fast so schlimm, wie unter Alkohol zu fahren; denn auch Schmerzen lenken ab vom sicheren Lenken. Seien es nun quälende Zahnschmerzen, Rheuma oder Icthus; beim Fahren bilden sie eine große Gefahr. Ein paar Minuten vor Antritt der Fahrt 1-2 „Spalt-Tabletten“ vertreiben solche Schmerzen in kürzester Zeit, und sicher sitzt man am Steuer. Man bekommt sie in jeder Apotheke.

Vor Schmerzen kann man bald sich retten. Hat man zur Hand stets „Spalt-Tabletten“.



Garagen - Lilibox-Garagen
Fahrrad- u. Motorradständer

SIEGENER AKT.-GES.
GEISWEID I.W. POSTFACH 13



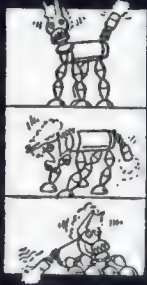
Ich sage Ihnen alles mit Humor!
Zu jeder Zeit zeige ich Ihnen an:

- ob Ihr Motor in Ordnung ist
- ob Sie rechtzeitig schalten
- ob Sie auch wirtschaftlich fahren.

Ich warne Sie sofort, wenn etwas an Ihrem Motor nicht in Ordnung ist.

Mit meiner Hilfe sparen Sie 10 — 20% Benzin und viele unnötige Reparaturkosten!

Sie brauchen nur nach meinen Stellungnahmen zu fahren ... Das ist alles!



Mein Fahrer spart Benzin und schont seinen Motor.

Achtung! Grenze der wirtschaftlichen Fahrweise.

O weh ... mein Fahrer hat zuviel Geld und verschwendet Benzin!

Fragen Sie Ihren Fachhändler! Kostenloser Prospekt und Bezugsquellennachweis durch

Alleinverkauf: Motor Company
Frankfurt, a. Main - Adalbertstraße 31

Ein Kissen für 4 Mark



Da gibt es in Köln eine Firma, die nichts anderes tut, als die verschiedensten Arten von Kissen zu fabricieren. Bei ihr gibt es neuerdings auch ein wirklich billiges (4 Mark!) Spezialkissen für Autofahrer. Wir haben es selbst im Gebrauch und es hat gehalten, was man uns versprochen. Längere Fahrten sind viel weniger ermüdend. Man kann sich draufsetzen, man kann es hinter den Rücken klemmen, es läßt sich aber auch zu Hause, im Büro oder beim Camping verwenden. Das Kissen besteht aus einer Stoffhülle, die es in vielen Farben gibt, und einer Füllung aus Schaumstoff-Flocken, es wiegt 400 Gramm und kann samt der Füllung gewaschen werden. (Klöckner & Müller, Köln, Ubiering 53.)

Kurzzeit-Lader „Varta-Fix“

Eine Neuentwicklung auf dem Gebiet der Ladetechnik ist der Kurzzeit-Lader „Varta-Fix“ mit Konstantstrom-Regelung und Zweikreisschaltung. Dieses Gerät schließt mit seiner Arbeitsweise in der Ladetechnik eine bisher bestehende Lücke zwischen den Lademethoden, die man mit einem Normallader mit fallender Lade-



kennlinie und mit einem Schnelllader erzielt. Die Konstantstrom-Regelung des „Varta-Fix“ wird dem heutigen Stand der Technik entsprechend durch Gleichstrom-Vormagnetisierung von Regeldrosselspulen erreicht. Sie entspricht der Ladevorschrift für Starterbatterien, die eine Durchladung mit unveränderter Stromstärke in Höhe von etwa 10% der 20stündigen Listenzapazität fordert. Aber auch für die Erstaufladung von Batterien jeglicher Art ist eine unveränderte Ladestromstärke das Gegebene (bei Starterbatterien 5% der 20stündigen Listenzapazität).

Beilagenhinweis

Einer Teilaufgabe der heutigen Ausgabe sind Prospekte der Firma Schumacher & Bielefeld, Schenefeld bei Hamburg, beigelegt. Wir bitten unsere Leser, diesen Prospekten besondere Beachtung zu schenken.

Unabhängig

vom Alter: OKASA

Nur in Apotheken erhältlich
Fordern Sie kostenlose Broschüre von HORMO-PHARMA, Berlin SW 68/50



Eine Packung „Hansaplast“ im Wagen kann viel Ärger und Sorgen bei kleinen Verletzungen ersparen. „Hansaplast“ wirkt

„hochbakterizid“

Hansaplast

Wund-Schnellverband

ORIGINAL
Beiersdorf
PFLASTER

DREVO

Die dauernd plastische, luft- und wasserdichte



Unübertroffen in Preis, Einfachheit und Zuverlässigkeit. Erstklassige Referenzen. Verlangen Sie Preis und Prospekte.

DIPL.-ING. DR. E. VOGELSANG
REITZENSTEINSTR. 5 RECKLINGHAUSEN FERNRUUF 2665

Das ist die Spezial Regenbrille

Ein neues IDEAL Erzeugnis

Rennerprob! - Verblüffende Wirkung
Stets klarer Durchblick auch bei stärkstem Regen und Schneetreiben

Lassen Sie sich bei Ihrem Händler auch die neue Spezial-Vollsichtbrille für Brillenträger zeigen.

GUSTAV EICHENWALD
SCHUTZBRILLENFABRIK
NEUSS / HAFEN



Nur die blau-roten sind echte

K+F AUTOKARTEN

millionenfach bewährt-höchste Genauigkeit

Maßstab 1:1 Million		Maßstab 1:500000	
Alpenländer	DM 4.80	Benelux	DM 4.80
Deutschland-West	3.80	Riviera	4.50
Frankreich	4.80	Süddeutschland	4.50
Italien	4.80	Tirol	4.50
Jugoslawien	4.50		
Mittelamerika	4.80	Maßstab 1:25 Millionen	
Spanien-Portugal	4.80	Europa	DM 6.50
Südskandinavien	4.80	Nordamerika	3.80
		Schweiz TCS	DM 4.10
		NW-Europa-Engl.	3.80

Prospekte kostenlos über den Buch- und Fachhandel



ZUMSTEINS LANDKARTENHAUS MÜNCHEN 22 - THIERSCHESTR. 11 - TELEFON 22139

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

Verkaufe meinen sehr schnellen 2 Ltr. **BMW-Veritas-Rennsportwagen** (ehem. Fahrzeug von F. Rieß, Nürnberg) mit Ersatzmotor und vielen Teilen. Fahrzeug in bestem Zustand, rennfertig. Umstande halber abzugeben. Anfragen unter 4877 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1828/1259

BMW-Dixi zu kaufen gesucht. Angeb. an D. Schmotz, Schwabach/Nbg., Ludwigstr. 12. 1829/1259

BMW-Motor 1,5 Ltr., 3 Vergaser, BMW-Sportwagen-Fahrgestell (ohne Unfallchaden) und moderne Leichtmetall-Sportweisitzer-Karosserie, Bauart Dr. Farina, Italien, mit Steinschlagschaden, aber reparaturfähig, DM 2500.—. Abgabe sofort wegen Auswanderung. Wrege, z. Z. Quickborn (Holst.), Harksheiderweg 58 bei Voigt. 1826/1259

BMW 80 PS Motor in nur einwandfreiem Zustand geg. bar gesucht. Johs. Peschken GmbH., Moers (Rheinl.), Meerstraße. 1813/1258

BMW Sport, Original 328, 80 PS, mit reichlichem Zubehör und Ersatzteilen, preiswert abzugeben. Angebote unter 4863 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1791/1256

Für **BMW 328** werden folgende neue oder verwendbare Gebrauchteile gesucht: 1 Zylinderkopf, 3 Vergasersystem, 1 Rennockenwelle, 1 Satz Kipphebelteile. Angebote mit Preis und Zustandbeschreibung werden erbeten an Anneberg-Motors, Kopenhagen, Vesterbrogade 95. 1795/1256

BMW-Coupé 327 mit 80 PS-Motor, schwarz, guter Zustand, vor 8000 km neue Kolben. Schlafsitze, Radio, für DM 2800.— (Anz. 1800.—) verkauft: P. Weber, Nürnberg, Theodorstr. 11, Ruf 5 28 07. 1784/1256

DODGE

Suche amerikanischen **Dodge-Truck 6 × 6** drei Achsen, alle angetrieben, in 5—10 gleichen Monatsraten, erste Rate bei Kauf des Fahrzeugs. Angebote mit näheren Angaben über das Fahrzeug unt. 4883 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttg., Postf. 1042. 1841/1260

FIAT

Suche **1900**, Typ Grand Luxe bzw. Grand Vue. Angeb. mit genauen Details erbet. unter 4850 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postf. 1042. 1751/1253

GUTBROD

Gutbrod Superior, Baujahr 1952, ab Mai 1953 erstmalig zugelassen, 658 ccm, 52 000 km gelaufen, bester Zustand, preisgünstig zu verkaufen. Angebote erbitet: Aug. Fußwinkel, Köln-Nippes, Tübinger Straße 18, Tel. 5 67 93. 1793/1256

JEEP

JEEP, in nur einwandfreiem, gut erhaltenem Zustand zu kaufen gesucht. Angeb. unter 4879 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postf. 1042. 1832/1259

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrödestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1822/1258

2 Lancia-Motore, geb., 1,3 l, DM 400.—, verkauft Tschierse, (16) Oberursel/Ts., Ruf 25 30. 1838/1260

MERCEDES

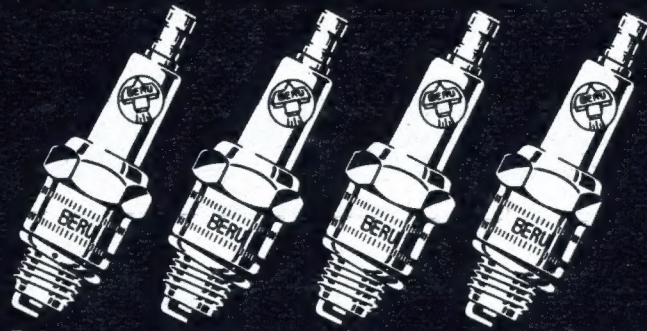
Mercedes 170 DS, Baujahr 1952, 70 000 km gelaufen in bestem Zustand, tadellos bereift, dazu 2 Geländereifen für Winterbetrieb, Schiebedach, Becker-Autoradio, Schonbezüge, Rückscheinwerfer, abzugeben. Bar-Preis DM 6500.—. Angebote unter 4862 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postf. 1042. 1790/1256

Mercedes 300 Limousine 52/84 000, schwarz, silbergraues Dach, sehr elegant, tadelloser Zustand, Beckerradio „Nürnberg“, Ersthand, DM 8500.—. Angebote unter 4869 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1801/1257

OPEL

4/20 Opel, Baujahr 1928/30, Viersitzer, Cabrio oder Allwetter, in noch gutem, äußerlich ansprechendem Zustand, zugelassen, zu kaufen gesucht. Ausführl. Angeb. an W. Schmarbeck, Düsseldorf, Kreuzstr. 64a. 1809/1257

Nach 15 000 km einen neuen Satz



BERU ZÜNDKERZEN



Das macht Ihren Motor wieder frisch und munter!

Achenbach-Garagen

Weißblechhallen
Fahrrad- u. Motor-
radstände
Stahl- u. Betonplatten-
Bauten



Gebr. Achenbach GmbH.

Weidenau - Sieg, Postfach 188

LEHA Auspuffblenden



FÜR ALLE WAGEN
LICHTENFELD
HAMBURG 1
Sprinkenhof 2 • Fernruf 33 28 57-59

Motorradfahrer!



23 Jahre
PAGUSA
PAGUSA-WERKE-HAMBURG-SCHNEFELD

Eternit-GARAGEN



aus Asbest-Zement sind praktisch,
schön und gar nicht teuer.
Fordern Sie Prospekte.
ETERNIT-BAUTEN
Warendorf/Westf. 12

HOPPECKE

Die immer
zuverlässige Batterie für
Zündung, Starter, Licht!



Accumulatorenwerk Hoppecke Carl Zoellner + Sohn
Hoppecke/Westfalen

Im ges. Bundesgebiet bestens eingeführte KFZ.-Zubehör-Vertriebsgesellschaft übernimmt laufend interessante Neuerungen. Angebote erbeten an:

Motor Companie Vertriebsgesellschaft m. b. H.
Frankfurt a. M., Adalbertstraße 31

Weißwandige Reifen aus d. Dose. Orig.-Gummifarbe weiß, gar. kein Abplatzen d. Farbe, Dose DM 5.80 g. Nachn. A. F. Valenta, Salzgitter-Lebenstedt 5/3.

10tägige **Führerscheinferienkurse** schon seit 1937 durch Fahrschule BODE, Seesen (Harz), Bismarckstr. 45 a

Freiw. Auto-Versteigerung

(gebrauchte Kfz. aller Marken und Preise)

nächsten **Dienstag, 11 und 16 Uhr**
Besichtigung und Nachverkauf täglich

(4) **H. Bauer, Kfz.-Versteigerer,**
Frankfurt/M.-Süd
Ziegelhüttenweg 37 - Ruf 6 54 14

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir **Auto- und Motorrad-Zubehör**
Spezialität: Camping-Artikel und Faltparkgaragen für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz - Uerdingen/Rh., Postf.



Präzisions-Werk für sämtl.
Motorrad-stat. u. Kleinwagen-Motore
Tele-Gabeln 2Takt-Zylinder
u. Rahmenrichten ausbüchsenfräsen
M. in der Beek, Essen, Fr. Ebert-Str. 69/71



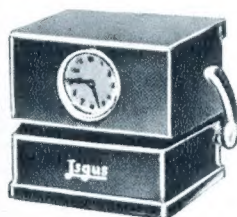
RAD-BLENDENRINGE
Glatt, geschlitzt od. Turboausführung. Garantiert rostfrei. Selbst anzubringen. Stück DM 12.50 Nachnahmeversand
Kein Porto! Interessenten kostenlosen Prospekt durch
PETER FISCHER, München 23, Ungererstr. 5A

EINE GUTE NACHRICHT FÜR SIE:
DIE NEUE
Diebstahlsicherung
KOSTET NUR NOCH:
DM 14.90



Elektr.-magnetische
VENTILE
für Gas und Flüssigkeiten

HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE



Jsgus

Modell TR
Die stabile und preiswerte

Zeitstempeluhr

für Ihre Werkstätten

J. SCHLENKER-GRUSEN, SCHWENNINGEN A. N. 74
UHREN-UND APPARATEFABRIK



Wissen Sie schon Gegen Reisekrankheit Hexobion

Reines Vitamin B₆ - wird auch von Kindern gut vertragen.

Für DM 1.70 in allen Apotheken erhältlich.

PEUGEOT

Peugeot

Gen.-Vertr. W. Hagen, Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1823/1259

PORSCHE

Porsche, evtl. beschädigt, gesucht, VW-Stand. 47, gut. Lack, gut Zust., muß in Zahlg. genom. werden. Ang. unter 4881 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1834/1259

Porsche 1,3 Ltr., generalüberh., Garantie, Stahlschiebedach neu, metallrot, 155 km/st Spitze, Renndecken, Extras, DM 6700.—. Regina-Theater, Kelsterbach am Main. 1835/1259

Porsche 1,1 bis 1,5 l, auch unfallbeschädigt, kauft geg. bar Karl Mohr, Düren, Kölner Landstr. 100. 1837/1260

1,1 l Porsche-Motor, Baujahr 54, neu, ca. 500 km gelaufen in VW, Porsche-Getriebe 1954 neu mit Schaltgestänge, Tourenzähler-Welle zu verkaufen, DM 2000. Passend für VW. Karosseriebau Klenk, Ffm.-Hausen, Industriehof. 1811/1258

Porsche 1,3 l Super-Motor, 8000 km gelaufen, besonders schnelles Stück, günstig abzugeben. Werner Engel, Hamburg 13, Harvestehuder Weg 23. 1816/1258

STUDEBAKER

Studebaker Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile
Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile.
1824/1259

VW

VW für Sportliebhaber, 2Sitzer mit Verdeck, schnittig u. schnell, verkauft wegen Sportaufgabe f. DM 3200.—. Angebote unter 4878 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1830/1259

VW-Zweisitzer preisgünst. geg. bar zu kauf. ges. Werner Bienhaus, Lüdenscheid i. W., Bergstr. 3. 1820/1258

VERSCHIEDENE

Sportwagen, 1 Ltr., bildschöner Zweisitzer, Spitze 128, völlig neuwertig, preiswert gegen bar zu verkaufen. Gudehus, (20a) Eystrup (Weser) 152. 1831/1259

Fiat-BMW-Sportwagen 750 ccm, 470 kg, schwarz-rot, schönes Fahrzeug, preiswert abzugeben. Anfragen unt. 4876 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1825/1259

Sport- oder Rennwagen von Lizenzfahrer zu mieten oder zu kaufen gesucht. Kautions kann gestellt werden. Zuschriften erbeten unter 4880 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1833/1259

Sportwagen bis 750 ccm ges. Ausf. Angebote (mit Skizze o. Foto) unter 4882 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1839/1260

Suche Sport-Coupé oder Cabrio, auch älteres oder Ausländer. Mögl. Fotoangeb. an Postfach 29, Alsbach a. d. B. 1782/1255

WOHNANHÄNGER

Verkaufe wegen Auswanderung Wohnanhänger (Westfalia), 5 Betten, Fließ. Wasser, elektr. Licht, Bremse, 480 kg, sowie Pionier-Dingi-Boot, 8 qm Segel u. Johnson-Motor 3 PS, zusammen für DM 3950.—. Hennig, Braunschweig, Schloßpassage. 1840/1260

MOTORRÄDER

Horex-Gespann mit Steib, Bauj. 1952, in erstkl. Zust., aus erster Hand, DM 1600.—. Rheintal, Karlsruhe, Falkenweg 58. 1836/1260

* VERSCHIEDENES *

X Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichtriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 1827/1259

Bella 150 ccm, erstklassiger Zustand, 2200 km gelaufen, sofort gegen bar zu verkaufen. Angebote unter 502 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1682/1250

Billiger und schneller

verkaufen oder finden Sie durch
eine kleine Anzeige



Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter „**AUTOMARKT**“

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1,50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschli. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3x15%, 6x20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

Bestellzettel! Hier ausschneiden

An **VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.**,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text gemäß obenstehendem Angebot auf:

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse — unter Chiffre — erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: _____

Ort: _____ Datum: _____

Straße: _____ Nr. _____

Die letzte Seite

Er zahle mir mein Nasenbein!

Herr Müller ist Herr Müller. Sonst nichts. Also auch kein Casanova. Daher saß er an einem strahlenden Sommertag mutterseelenallein in einem kleinen Café und trank keinen Kaffee. Er trank Wacholder. Wacholder ist rein und wohlbekömmlich, dachte er liebevoll und kippte sein neutes Glas hinunter. Dann sah er sie! Am Nebentisch. „Herr Ober, noch ein Glas!“ rief er aufgeregt und hoffte — ja, er hoffte, im Zeichen der Gleichberechtigung werde sie vielleicht an seinen Tisch treten und mit graziöser Verbeugung fragen, ob der Herr gestatte, daß sie ihn zu einem Glas Limonade einlade. Und dann geschah es. Herr Müller traute seinen Augen nicht. Die junge Dame trat wirklich an seinen Tisch und fragte höflich: „Der Wagen vor der Tür gehört wohl Ihnen? Würden Sie mich eben schnell zum Bahnhof fahren? Ich sehe gerade, daß ich mich verspätet habe.“ Herr Müller stürzte das zehnte Glas hinunter, sprang auf, rief: „Mit dem allergrößten Vergnügen“, warf 5 DM auf den Tisch, und schon brausten sie ab. Richtung Hauptbahnhof. Sie brausten nicht lange. Denn ein Laternenpfahl, so ein ganz gewöhnlicher grüner Laternenpfahl, der am Tage gemeinhin nur im Leben der vorüberflüchtenden Hundeeine gewisse Rolle spielt, riß sich los und stürzte sich in den Müllerschen Wagen.

Anschließend waren alle Beteiligten geknickt, der Pfahl, der Kühler, das Nasenbein der jungen Dame und Herr Müller. Letzterer mehr auf psychischer Basis. Doch obgleich ein Wagen der Unfallstation seine Begleiterin alsbald entführte, hatte Herr Müller doch noch ein Rendezvous mit ihr. Allerdings vor Gericht. „Denn“, so sprach sie, „er zahle mir mein Nasenbein.“

Herr Müller aber entgegnete kühl: „Sie wußten doch, daß ich getrunken hatte. Wenn Sie trotzdem in meinen Wagen stiegen, taten Sie das auf eigene Gefahr. Ihre Beine, mein Fräulein, einschließlich Ihres werten Nasenbeins, sind mir nunmehr leider völlig uninteressant.“ „Ich habe zwar gesehen, daß Sie tranken, aber ich habe nicht gewußt, daß Sie nicht mehr fahrtüchtig waren“, entgegnete die Dame. „Das hätten Sie aber wissen müssen“, bemerkte das Gericht. „Das Verschulden des Herrn Müller unterliegt keinem Zweifel, denn er hat durch den Genuß erheblicher Mengen Alkohols grob fahrlässig den Unfall verursacht. Aber seine Begleiterin trifft ebenfalls ein sogenanntes mitwirkendes Verschulden. Sie hat die Gefahr schuldhaft verkannt. Ihr Verschulden ist nicht gering, jedoch erheblich geringer als das des Herrn Müller. Sie kann daher nicht den vollen Ersatz ihres Schadens beanspruchen, denn sie muß sich ihr Verschulden zu einem Teil anrechnen lassen.“

„Auf mein Nasenbein?“ fragte die junge Dame.

„Auf Ihr Nasenbein“, nickte das Gericht.

„Auf ihr Nasenbein“, murmelte auch Müller einige Stunden später, als er trübselig und allein vor seinem achten Glas Wacholder saß. A. M.

Der Straßenwart

Auf einer Straße geht ein Mann
Und füllt ein Schlagloch dann und wann.
Es werden Maulwurfshügel draus;
Der Mann streut Dreck und Teersplit aus,
Bis er der Meinung ist, das tut es.
Dann geht er weiter frohen Mutes.
Die Autos wirbeln bald darauf
Jedoch den Dreck im Schlagloch auf.
Er spritzt an Häuser und so weiter
Und auch auf die Passantenkleider.
Und siehe da: da ist nun doch
Am alten Fleck das alte Loch!
Nach ein paar Tagen fängt der Mann
Aufs neue mit der Arbeit an.

Doch, Leser, urteilt nicht zu hart;
Der Mann ist nur der Straßenwart.
Jedoch die ihn darangestellt,
Verpulvern unser Steuergeld.



„Na, Herr Direktor, hat Ihre Frau Gemahlin nun auch den Führerschein gemacht?“

Zweierlei Einsicht

Ein Mensch, der auf des Schusters Rappen
Den Straßentrubel muß durchtrappen,
Ihn ärgert oft natürlich sehr
Der fleißig fließende Verkehr!
Sei's daß aus vollen Regenpfützen
Dreckbatzen auf den Anzug spritzen,
Sei's daß die lange Autoschlange
Verhindert ihn am Übergange,
So sieht er einfach immer „rot“,
Wenn Unbill ihm vom Auto droht.
Er selbst jedoch, boxt trotz der Menge
Sich unbekümmert durchs Gedränge
Und stotzt mit hoherhobner Nase
Querbeet durch die belebte Straße.
Ihn kümmert auch kein rotes Licht,
Das andern freie Fahrt verspricht,
Er stört sich auch nicht eine Spur
An Disziplin. — Er meckert nur!
Doch tückisch kann das Schicksal sein:
Ein Freund mit Auto läßt ihn ein
Und kaum sitzt er im Wagen drin,
Da ändert sich des Menschen Sinn.
Er schimpft von jetzt an Mord und Zeter
Nur auf die sturen „Fußvertreter“!



„Aber Dagobert — wir wollen doch nach links abbiegen!“



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleisch jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigentel: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotations-tiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 6.75, jährlich DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postcheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG, Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG, Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompres): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.





ESSO

Mehr Kilometer fürs Geld...

... erzielen alle normalen Vergaser-Motoren (das sind 9 von 10) mit einem Kraftstoff wie ESSO BENZIN*)

Für hochverdichtende Motoren dagegen und für außergewöhnliche Ansprüche ist der Super-Kraftstoff ESSO EXTRA*) in seiner extrahohen Klopfestigkeit unübertroffen.

*) Nach wie vor mit »E 54« –
daher saubere Verbrennungsräume.

Esso hat's in sich!